

Technická univerzita v Liberci

**FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A
PEDAGOGICKÁ**

Katedra: Katedra Geografie

Studijní program: B1301 Geografie

Studijní obor: R022 Aplikovaná geografie

Percepce infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji v návaznosti na
vybrané geografické jevy v ORP Liberec

Perception of cycle tourism infrastructure in the region of Liberec in continuity to
the selected geographic phenomena in the
ORP Liberec

Bakalářská práce: 12-FP-KGE- 014

Autor:

Vendula ZELINKOVÁ

Podpis:

.....

Vedoucí práce: doc. RNDr. Branislav NIŽNANSKÝ, CSc

Konzultant: Mgr. Eva HORNOVÁ

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
71	3	14	3	36	8

V Liberci dne: 26. 4. 2012

Čestné prohlášení

Název práce: Percepce infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji v návaznosti na vybrané geografické jevy v ORP Liberec

Jméno a příjmení autora: Vendula Zelinková

Osobní číslo: P09000190

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložila elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedla jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 26. 4. 2012

Vendula Zelinková

Poděkování

Velice ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce doc. RNDr. Branislavu Nižnanskému, CSc. za jeho vstřícnost, podporu, odborné a příkladné vedení po celou dobu tvorby práce. Poděkování patří také Krajskému úřadu v Liberci, konkrétně paní Mgr. Evě Hornové za poskytnutí rad při tvorbě dotazníku.

Anotace

Řešená bakalářská práce se zabývá percepcí cykloturistiky v Libereckém kraji. Nejprve je v práci vymezená poloha Libereckého kraje, dále je definován cestovní ruch a cykloturistika v Libereckém kraji. Poté je pozornost věnována samotné percepci a mentálním mapám. Stěžejním podkladem pro tuto bakalářskou práci je vlastní dotazníkové šetření, které probíhalo na území Libereckého kraje. Následně jsou popsány vytvořené mapové výstupy a závěry pro tuto bakalářskou práci

Klíčová slova: cestovní ruch, cyklotrasa, percepce, mentální mapa

Annotation

This bachelors dissertation is about perception of cyclotourism in the Liberec Region. First, position of the Liberec region is defined , then tourism and biking (cyclotourism) is defined in the Liberec Region. Next, attention is paid to actual perception and mind maps. This bachelors dissertation is based on my own questionnaire survey, which took place in the Liberec Region. Maps outputs and conclusions for this bachelors dissertation are described afterwards.

Key words: tourism, cycle route, perception, mind map

Obsah

1	Úvod	13
2	Poloha a vymezení zkoumaného území	14
2.1	Liberecký kraj	14
2.2	ORP Liberec	14
2.3	Město Liberec	15
3	Geografie cestovního ruchu a cykloturistika	16
3.1	Vymezení pojmu cestovní ruch	16
3.2	Předmět geografie cestovního ruchu	17
3.3	Lokalizační předpoklady cestovního ruchu	18
3.3.1	Přírodní lokalizační faktory	18
3.3.2	Kulturně historické předpoklady	26
3.4	Realizační předpoklady cestovního ruchu	26
3.4.1	Materiálně technická základna	27
3.5	Cykloturistika	34
3.5.1	Základní pojmy k cykloturistice a jejich výskyt v Libereckém kraji	34
4	Percepce a mentální mapy	43
4.1	Percepce	43
4.2	Mentální mapy	43
4.2.1	Klasifikace mentálních map	44
4.3	Průzkum percepce cykloturistiky	45
4.4	Výsledky dotazníkového šetření	46
4.5	Výsledky percepce	49
5	Závěr	58
6	Použitá literatura a zdroje	59
7	Seznam příloh	63

Seznam obrázků

Obrázek 1: Administrativní členění Libereckého kraje	13
Obrázek 2: Počet rekreačních a turistických lůžek na km ² v Libereckém kraji....	28
Obrázek 3: Typy středisek v Libereckém kraji	29
Obrázek 4: Značení cyklotras.....	34
Obrázek 5: Síť mezinárodních a nadnárodních cyklokoridorů	37
Obrázek 6: Stezka pro chodce a cyklisty (smíšená)	38
Obrázek 7: Stezka pro cyklisty a chodce (oddělená)	38
Obrázek 8: Stezka pro cyklisty	39
Obrázek 9: Cyklostezka v Liberci	40
Obrázek 10: Cyklostezka v Liberci- Husova ulice	40
Obrázek 11: Počet hodnocení jednotlivých sektorů	48
Obrázek 12: Počet jednotlivých respondentů dle pohlaví	49
Obrázek 13: Počet respondentů bydlících v ORP Liberec, hodnotících jednotlivé sektory	51
Obrázek 14: Oblasti dle modusu hodnocení – největší četnost daného hodnocení ...	52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Relativní výšková členitost	7
Tabulka 2: Geomorfologické členění ORP Liberec.....	19
Tabulka 3: Délka silnic v Libereckém kraji dle okresů	26

Seznam grafů

Graf 1- Počet najetých kilometrů za sezónu dle pohlaví	53
Graf 2- Počet najetých kilometrů za sezónu v závislosti na věku (ženy)	54
Graf 3- Počet najetých kilometrů za sezónu v závislosti na věku (muži).....	55

Použité zkratky

AIEST- (Association internationale des experts scientifiques de tourisme-
Mezinárodní sdružení vědeckých expertů cestovního ruchu)

CHOPAV- oblast přirozené akumulace vod

LAU- Locale Administrative Units-místní správní jednotka

NUTS- (z fran. La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) –
statistická územní jednotka Evropské unie

ORP- obec s rozšířenou působností

1 Úvod

Cykloturistika se stala určitým fenoménem poslední doby. Patří mezi neoblíbenější způsoby trávení volného času v přírodě.

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit prostorovou percepci cykloturistiky v Libereckém kraji a její návaznost na vybrané geografické jevy. Pro realizaci tohoto hlavního cíle bude důležité zanalyzovat a zmapovat z geografického hlediska cykloturistickou infrastrukturu v ORP Liberec i v Libereckém kraji. Průzkum percepce cykloturistiky v Libereckém kraji bude probíhat pomocí dotazníkového šetření, které určí preferenční oblasti cykloturistiky v Libereckém kraji i v ORP Liberec. Dále bude pomocí dotazníku zjišťována cykloturistická infrastruktura v Libereckém kraji. Vyhodnocením údajů zjištěných v dotazníkovém šetření se naplní hlavní část cíle práce.

Práce je rozdělena do několika základních kapitol. Kde v první kapitole je tématem poloha a vymezení modelového území. Dále rozebírány definice geografie cestovního ruchu, lokalizační a realizační faktory cestovního ruchu a samotná cykloturistika. Poslední část práce se zabývá percepcí cykloturistiky, mentálními mapami a dotazníkovým šetřením, které má za výsledek čtyři mapové výstupy, na nichž jsou výsledky dotazníkového šetření zachyceny.

2 Poloha a vymezení zkoumaného území

2.1 Liberecký kraj

Liberecký kraj a ostatní kraje v České republice vznikly dle ústavního zákona č. 347/1997 Sb. a zákonem o krajích (č. 129/2000 Sb.)¹

Kraj se nachází na severu území České republiky. Severní hranice kraje je totožná se státní hranicí Německa a Polska. Východní hranici tvoří hranice s Královéhradeckým krajem, jižní je se Středočeským krajem a západní hranice je pak s Ústeckým krajem.

Kraj dle členění NUTS (statistické územní jednotky Evropské unie) spadá do NUTS 2 Severovýchod. Sem náleží spolu s krajem Královéhradeckým a Pardubickým. V kraji se nacházejí čtyři okresy- LAU 1(místní správní jednotka) - od západu je to Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a nejvýchodněji se nalézá okres Semily. Dále se kraj dělí na deset obcí s rozšířenou působností (obce III. stupně) a v rámci těchto správních obvodů se nachází 21 obcí s pověřeným obecním úřadem (obce II. stupně).

Samotný kraj je zázemím pro obyvatele ORP Liberec.

2.2 ORP Liberec

Zkoumané území patří do celku Obce s rozšířenou působností Liberec (dále jen ORP). Dle Koudelky (2007) ORP vznikly k 1. 1. 2003 a převzaly většinu působnosti zrušených okresních úřadů v rámci druhé etapy reformy veřejné správy. Jejich vznik i rozsah jim svěřené přenesené se od zrušení okresních úřadů přímo odvíjí.

ORP Liberec se nachází v České Republice, v Libereckém kraji, kde tvoří jeho střed. Sousedními ORP jsou na východě Jablonec nad Nisou a Turnov. Na severu

¹ zdroj: *Liberecký kraj: Předpisy*. [online]. 30.4.2003. Dostupné z: <http://krajsky-urad.kraj-lbc.cz/page1112>

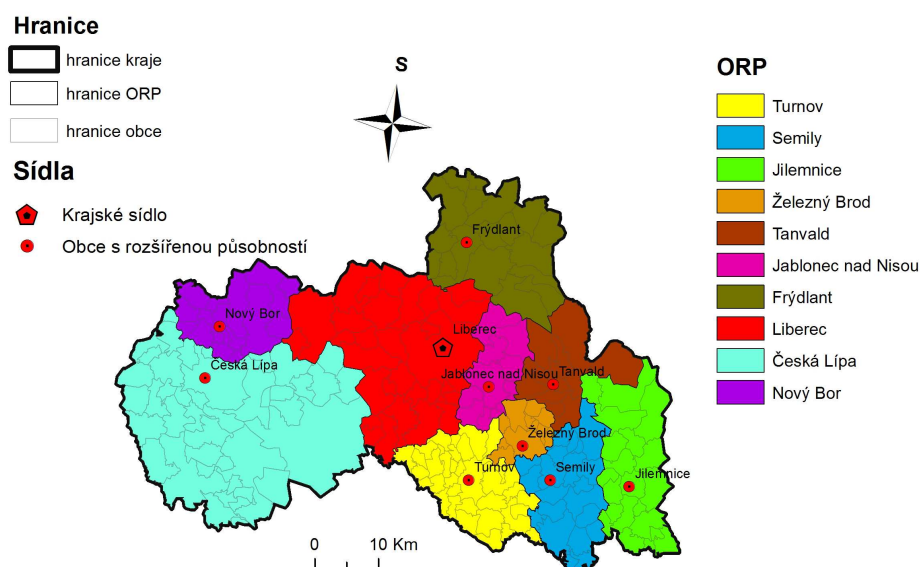
má hranici ORP totožnou se státní hranicí s Polskem a Německem. Jižní hranici tvoří krajská hranice Libereckého kraje a Středočeského kraje, konkrétně ORP Mnichovo Hradiště. Na východní straně jsou to ORP Česká Lípa a Nový Bor.

Do ORP Liberec spadá 28 obcí.

2.3 Město Liberec

Liberec je statutární město na severu Čech. Je to sídlo Libereckého kraje a Obce s rozšířenou působností.

Východně sousedí s ORP Jablonec nad Nisou, konkrétně s obcemi Bedřichov, Janův nad Nisou, Jablonec nad Nisou a Rádlo. Dále uvedené obce se nacházejí v ORP Liberec. Jižní sousedé jsou Jeřmanice, Dlouhý most, Šimonovice a Proseč pod Ještědem. Východní hranici tvoří Světlá pod Ještědem, Kryštofovo údolí. Na severu to je Chrastava, Stráž nad Nisou, Nová Ves a Mníšek.



Obrázek 1 -Administrativní členění Libereckého kraje, Vendula Zelinková, zdroje dat: ArcČR 500 (ARCDATA PRAHA, s.r.o.)

3 Geografie cestovního ruchu a cykloturistika

3.1 Vymezení pojmu cestovní ruch

Cestovní ruch je složitý pojem, na který není jednoznačná a přesná definice. Stále se nacházejí nové hlediska přístupu k cestovnímu ruchu. Dle Mariota (1983) se koncepce definic cestovního ruchu orientuje na částečné definice cestovního ruchu formulovaných v rámci jednotlivých vědních disciplín.

Podle Woukouna a Vystoupila (1987) patří mezi znaky cestovního ruchu dvě složky. A to složka pohyb a složka pobyt. V obou složkách vystupuje na jedné straně člověk (subjekt cestovního ruchu) a na druhé straně prostředí, především přírodní (objekt cestovního ruchu), s možností realizace cestovního ruchu. Spojení subjektu s objektem prostřednictvím dopravy umožňuje materiálně technická základna cestovního ruchu. Tyto základní znaky a vztahy pojetí cestovního ruchu podmiňují jeho rozdílné definování jako formující se socioekonomického jevu.

Dále Woukoun a Vystoupil i Mariot uvádějí dvě nejznámější definice cestovního ruchu. A to definici publikovanou v roce 1942 W. Hunzikerem a K. Krapfem že cestovní ruch je souhrnné označení vztahů a jevů, které vznikají na základě cesty a pobytu místně cizí osobou, pokud se pobytem nesleduje trvalé usazení a není s ním spojena výdělečná činnost.(Hunziker a Krapf 1942 in: Woukoun a Vystoupil; 1987)

Na uvedenou definici navazuje řada autorů, mimo jiné i definice AIEST (Association internationale des expertsscientifiques de tourisme-Mezinárodní sdružení vědeckých expertů cestovního ruchu) . „ Cestovní ruch je soubor všech jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob (hostů) mimo trvalé bydliště a pracoviště a není motivováno usazením nebo trvalou výdělečnou činností.“. (in Woukoun a Vystoupil; 1987)

Avšak dle Woukouna a Vystoupila (1987) postrádají tyto definice společenskou podmíněnost cestovního ruchu, nevyjadřují aspekty cestovního ruchu související s

životní úrovni, využitím volného času, vylučují z cestovního ruchu účastníky služebních cest a neberou do úvahy působení cestovního ruchu na krajinu.

3.2 Předmět geografie cestovního ruchu

Definice geografie cestovního ruchu dle Mariota (1983) zní: „*Cestovní ruch je společenskou aktivitou, která podmiňuje přemísťování obyvatelstva do částí jiné krajinné sféry, charakterizovaný interakcemi krajinných prvků, schopnými vyvolat dočasnou změnu místa pobytu.*“ Na tuto definici navazuje Woukoun a Vystoupil (1987), kteří uvádějí, že můžeme za předmět geografie cestovního ruchu považovat výzkum teritoriálních aspektů interakcí ne jedné straně mezi cestovním ruchem a na straně druhé s krajinou. Cílem geografických výzkumů cestovního ruchu je určit zákonitosti vývoje těchto interakcí.

Dle Mariota (1983) je důležité akceptovat především prostorové aspekty cestovního ruchu a ty se projevují ve dvou rovinách. První rovina vychází ze skutečnosti, že výchozí místo, to je místo trvalého bydliště, a cílové místo, tedy návštěvní místo, rozčleňují libovolné území na dva póly. Mezi těmito póly se nacházejí rozmanité teritoriální vazby, které jsou předmětem výzkumu geografie. Druhou rovinou prostorových aspektů cestovního ruchu určují jeho interakce s prvky krajinného systému. Ten patří dle Mariota (1983) do ústředních objektů geografického výzkumu. Tyto interakce mají charaktery přímých a zpětných vazeb. Přímé vazby vytváří podmíněnost cestovního ruchu na kvalitě krajinných prvků a jejich syntetické vyjádření, které zastupují odlišné typy krajiny. Zpětnou vazbu určují vlivy cestovního ruchu na změny ve funkčním využívání, struktuře a fyziognomii krajiny.

3.3 Lokalizační předpoklady cestovního ruchu

Lokalizační předpoklady cestovního ruchu mají podle Hrali (1994) ve vztahu k jeho rozvoji až druhotný význam. Rozhodující postavení mají však při konkrétní lokalizaci (umístění) jeho realizace, bez ohledu na to, zda je charakteru přírodního či společenského. Rozhodují o funkčním využití konkrétní oblasti cestovním ruchem z hlediska přírodních možností a charakteru i kvality společenských podmínek či atraktivit. V souhrnu tvoří jakousi fyzickou a objektivní základnu pro uspokojování poptávky a základní schéma pro územní uspořádání realizace cestovního ruchu ve vnitrostátním a mezinárodním měřítku.

Lokalizační předpoklady se dělí na dvě skupiny. První skupinou jsou přírodně lokalizační předpoklady a druhou skupinu tvoří kulturně historické předpoklady pro cestovní ruch.

3.3.1 Přírodní lokalizační faktory

Do přírodních lokalizačních předpokladů patří reliéf, hydrologie, podnebí, rostlinstvo a živočišstvo. Pro moji práci se zabírám především vybranými přírodními lokalizačními faktory- reliéf, vodstvo a klima.

3.3.1.1 Reliéf

Reliéf, především jeho povrchové tvary, patří mezi základní přírodní podmínky pro realizaci cestovního ruchu. Reliéf můžeme hodnotit ze dvou hledisek. První je hledisko vertikální a druhé je horizontální morfologie. Horizontální morfologie má vliv na určování charakteru pobřeží. A proto, že se horizontální morfologie zabývá pobřežími, která se ve zkoumaném ORP nenacházejí, nebudu se zde dále o tomto typu reliéfu rozepisovat. Více se budu věnovat druhému hledisku hodnocení reliéfu a to vertikální morfologii, která má pro moji práci důležitější vypovídající hodnotu.

Vertikální morfologie má několik druhů makroforem reliéfu. Spadají sem (Stránský 1984) roviny, vrchoviny, pahorkatiny a velehory. Rozdílné morfologické makroformy přitahují aktéry cestovního ruchu. Tedy pro obyvatele

rovin jsou zajímavé velehory a naopak. Někteří autoři to označují jako primární stimul migračního charakteru cestovního ruchu. Značný vliv na konkrétní využití reliéfu má relativní výšková členitost. Relativní výšková členitost udává rozdíl mezi maximální a minimální nadmořskou výškou ve čtverci 4x4 km. Relativní výšková členitost předurčuje možnosti využití reliéfu pro cestovní ruch.

TYP RELIÉFU	RELATIVNÍ VÝŠKOVÁ ČLENITOST
roviny	do 30 m
ploché pahorkatiny	31-75
členité pahorkatiny	76-150
ploché vrchoviny	151-225
členité vrchoviny	226-300
ploché hornatiny	301-450
členité hornatiny	451-600
velehornatiny	nad 600

Tabulka 1- Relativní výšková členitost zdroj dat Morfometrické typy reliéfu. Oddělení GIS KGE ZČU v Plzni [online]. Dostupné z: http://radyne.fpe.zcu.cz/web/geo/geomorf/morf_typy.html

Reliéf Libereckého kraje

Základní jednotkou Libereckého kraje, z hlediska geomorfologického členění, je Česká Vysočina. Česká vysočina je provincie v subsystému Hercynského pohoří a v Hercynském systému. Česká vysočina se v Libereckém kraji dále člení Krkonošsko-jesenickou subprovincií, která tvoří převážnou část kraje a nachází se v jeho severní a v severo-východní části, jižní část tvoří Česká tabule a na západě sem okrajově zasahuje Krušnohorská provincie.

Do Libereckého kraje patří západní Krkonoše, které utvářejí východní hranici kraje. Severo-východní hranici utvářejí Jizerské hory. Severní hranici tvoří Frýdlantská pahorkatina. Lužické hory jsou západní hranicí Libereckého kraje a jižní část ohraničuje část Ralské pahorkatiny. V ně tohoto území se nacházejí celky Ještědsko-kozákovský hřbet a Liberecká pahorkatina.

Celý kraj je převážně hornatý. Jeho výšková členitost odpovídá charakteristikám pahorkatiny. Nejvyšším bodem kraje je 1 435 m vysoký vrchol Kotel nedaleko Harrachova v okrese Semily, nejnižší bod 208 m n. m. leží v okrese Liberec v místě, kde řeka Smědá opouští území České republiky. Nejznámějším vrcholem kraje je Ještěd, který je se svými 1 012 m nejvyšším vrcholem Ještědského hřebenu.²

Reliéf ORP

Reliéf území ORP Liberec je poměrně pestrý. Na severu území zasahují do ORP Liberec Jizerské hory, pomyslný střed území tvoří Ještědsko-kozákovský hřbet s nejvyšším vrcholem a dominantou celého ORP Ještědem (1012 m n. m.). Na západním okraji ORP zasahují Lužické hory s vrcholem Hvozdem (749 m n. m.). Severo-východní část tvoří Žitavská pánev.

Dle Demka (1989) náleží území z geomorfologického hlediska do provincie České vysočiny. Ta se v tomto území dělí na dvě subprovincie. Na severu je to Krkonošsko-jesenická subprovincie a na jihu Česká tabule.

² zdroj: Český statistický úřad: Charakteristika kraje. [online]. 2010. Dostupné z: http://www.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje

subprovincie	oblast	celek	podcelek	okrsek
Česká Tabule	Severočeská tabule	Ralská pahorkatina	Zákupecká pahorkatina	Cvikovská pahorkatina
				Podještědská pahorkatina
				Strážská kotlina
				Kotelská vrchovina
		Jičínská pahorkatina	Trutnovská pahorkatina	Českobudská pahorkatina
				Hodkovická kotlina
Krkonoško-jesenická	Krkonošská podsoustava	Lužické hory	Lužický hřbet	Hvozdovalský hřbet
		Ještědsko-kozákovský hřbet	Ještědský hřbet	Kryštofovy hřbety
				Hlubodský hřbet
				Kopaninský hřbet
		Žitavská pánev	Hradecká pánev	Oldřichovská pánev
			Liberecká kotlina	Chrastavská kotlina
				Vratislavská kotlina
				Jablonecká kotlina
		Jizerské hory	Jizerská hornatina	Albrechtická vrchovina
				Soušská vrchovina
				Oldřichovská vrchovina
				Tanvaldská vrchovina
				Maršovická vrchovina
		Krkonošské podhůří	Železnohorská vrchovina	Rychnovská kotlina

Tabulka. 2- Geomorfologické členění ORP Liberec, zdroj dat: Demek (1987)

3.3.1.2 Klima

Další z přírodních podmínek rozmístění cestovního ruchu je klima. Stránský (1984), Woukoun a Vystoupil (1987) posuzují vliv podnebí na cestovní ruch ze dvou hledisek

- a) hledisko kdy působí horizontální a vertikální zonálnost
- b) působení klimatických hodnot v konkrétní oblasti, působení mikroklimatických (mezoklimatických) podmínek

V horizontálním hledisku je to vliv podnebných pásů, které rozhodují o vhodnosti či nevhodnosti určitého druhu cestovního ruchu. Vertikální hledisko se nejvýrazněji projevuje v mírném pásu, kde ovlivňuje předpoklad vzniku druhého kulminačního období, tedy zimního. (Woukoun a Vystoupil 1987, Stránský 1984)

Dále se pro hodnocení klimatických poměrů využívají údaje z meteorologických stanic, kde se dle Woukouna a Vystoupila (1987) sledují údaje: o teplotě vzduchu (průměrné teploty podle dekád a měsíců, průměrné roční teploty, různé teplotní extrémy, průměrný počet letních a tropických dnů podle měsíců, počet dnů s teplotou pod 0°C, denní výkyvy teplot charakteristické pro určitá období atd.), o srážkových poměrech (průměrné množství a extrémní hodnoty podle měsíců, počet dnů se srážkami za každý měsíc, případně denní chod srážek, jejich vydatnost a délka trvání atd.), o sněhových poměrech (počet dnů se sněhovou pokrývkou podle měsíců, výška sněhové pokrývky – průměr a extrémy podle dekád a měsíců, pravděpodobnost výskytu a trvání sněhové pokrývky atd.), o slunečním svitu (počet hodin slunečního svitu za jednotlivé měsíce-průměr a extrémy, případně podrobnější vyjádření období výskytu slunečního svitu v průběhu jednotlivých měsíců a dnů atd.) i o dalších klimatických prvcích např.: relativní vlhkosti vzduchu, oblačnosti, větru a výskytu mlh.

Pro krátkodobé formy cestovního ruchu má zásadní vliv počasí, tedy okamžitý stav atmosféry. Změny počasí v průběhu dne mají vliv na výběr a realizaci pobytu pro potencionální účastníky cestovního ruchu. Pro dlouhodobé formy cestovního

ruchu nejsou výkyvy počasí až tak vázané, ale i přesto ovlivňují převážně sezónní druhy cestovního ruchu.

Klima Libereckého kraje

Liberecký kraj se nalézá, dle Mackovčina, Sedláčka a Kuncové (2002), v mírně vlhkém klimatickém pásu. Podnebí je zde ovlivňováno absolutní nadmořskou výškou jednotlivých míst a převažující orientace horských hřbetů za severozápadu na jihovýchod. V tomto směru převažuje i proudění vzduchu. Po celý rok určuje počasí Libereckého kraje výrazná cyklonální činnost na polární frontě, která spolu s ostatními klimatotvornými faktory způsobuje značnou proměnlivost počasí.

Klima ORP Liberec

Ještědsko-kozákovský hřbet zde usměrňuje větrné proudění. Bohatší na srážky je severní část ORP. Srážkový stín zde tvoří Jizerské hory. Ještědsko-kozákovský hřbet a Lužické hory mají vliv na jižní část ORP. Na území ORP je srážkový úhrn 1000 mm srážek, tedy dvakrát vyšší než je průměrná hodnota ročních srážek v České republice.

3.3.1.3 Hydrologie

Dle Woukoun a Vystoupila (1987) patří vodstvo k poměrně důležitým přírodním podmínkám a předpokladům pro realizaci cestovního ruchu. Vodstvo dělí Stránský (1984) na dvě skupiny:

- 1) Podzemní vody, které zpravidla způsobují bodové rozmístění cestovního ruchu, které při vybavenosti zařízení, která realizují jejich využití, umožňují značnou koncentraci návštěvnosti.
- 2) Povrchové vody, které se uplatňují více prostorově, v okolí vodních toků, jezer, přehrad, nádrží a moří; je to pásové rozmístění cestovního ruchu (podél říčních toků nebo pobřežní linii).

Hydrologie Libereckého kraje

V Libereckém kraji se nachází evropské rozvodí. To odděluje úmoří Severního moře (povodí Labe) a úmoří Baltského moře (povodí Odry). Toto rozvodí se nachází od Lužických hor, přes Ještědský hřbet až po Jizerské hory. Celkově prošla říční síť v Libereckém kraji složitým vývojem. Byla především ovlivněna tektonickou činností.³

Z velké části je území Libereckého kraje, dle Mackovčina, Sedláčka a Kuncové (2002), odvodňována povodím Labe, jen malá část je odvodňována řekou Nisou. Do povodí Labe spadají řeky Jizera, která odvodňuje jižní část kraje, a Ploučnice, která odvodňuje západní část kraje. Sever území je odvodňováno již zmíněnou řekou Nisou, do které se vlévá řeka Smědá. Západní část odvodňuje řeka Ploučnice. Na území kraje leží 88% z celkové plochy 1194 km². Za pramen Ploučnice bývají označovány dvě místa. První se nachází poblíž obce Osečné. Druhý se nalézá jihozápadním směrem od Ještědu u obce Hoření Paseky. Ploučnice se vlévá do Labe mimo kraj, a to v Děčíně. Severní oblast odvodňují řeky Smědá a Lužická Nisa. Řeka Smědá odvodňuje převážně frýdlantský výběžek a severní část Jizerských hor. S Lužickou Nisou se setkává až v Polsku, kde do ní vtéká. Lužická Nisa pramení u obce Bedřichov. Na území Libereckého kraje a tedy i na území České republiky se nachází 55 km z její celkové délky 252 km. Celkově má řeka velmi hustou říční síť. Východní část náleží převážně do povodí Jizery. Řeka Jizera pramení v Jizerských horách, poblíže vrcholu Smrk (1124 m n. m.). Z celkové délky řeky 164 km protéká skrz Liberecký kraj 94 km.

Hydrologie ORP Liberec

ORP Liberec se nachází, na již zmíněném, evropském rozvodí. Žitavská pánev a část Jizerských hor je odvodňována řekou Odrou, která spadá do úmoří Baltského moře. Oblast Podještědí je odvodňována řekou Labe, a tedy spadá do úmoří

³ zdroj: Krajský úřad Liberec, *Přehled významných vodotečí a vodních ploch* [online]. 2012. Dostupné z: <http://maps.kraj-lbc.cz/mapserv/prvkuk/dokumenty/hydrologie.htm>

Severního moře. Jižní část území ORP Liberec odvodňuje Mohelka, která je přítokem Jizery.

Na území ORP se nacházejí dvě oblasti, které spadají do oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), jsou to oblasti Jizerské hory a Severočeská křída.

Charakteristika vybraných nádrží v ORP Liberec

Fojtka

Je vodní nádrž severně od Liberce v blízkosti obce Fojtka. Byla vybudována v letech 1904-1906 za účelem ochrany území před povodněmi. Zděná hráz měří 16 m a délka v koruně je 146 m. Její vodní plocha má velikost 6,7 ha a maximální hloubka činí 10,6 m. Celkový objem nádrže je 0,323 mil. m³, stálý objem nádrže je 0,025 mil. m³ a zásobní objem 0,124 m³.

(Vlček, V, et al.; 1984; s. 99).

Mlýnice

Přehrada se nalézá na dolním toku Albrechtického potoka. Byla vybudována po roce 1906, kdy byly v této oblasti ničivé povodně. Její zděná hráz je vysoká 22m a délka v koruně je 159m. Celková vodní plocha měří 5,2 ha a maximální hloubka je 14,5 m. Celkový objem nádrže je 0,27 mil. m³, stálý objem nádrže je 0,02 mil. m³ a zásobní objem 0,092 m³.

(Vlček, V, et al.; 1984; s. 178).

Harcov

Nádrž je postavena na kraji Liberce, na Harcovském. Stavba byla dokončena v roce 1904. Má zděnou hráz vysokou 19 m a délka v koruně je 157 m. Celková vodní plocha měří 14 ha a maximální hloubka nádrže je 13,1 m. Celkový objem nádrže je 0,68 mil. m³, stálý objem nádrže je 0,05 mil. m³ a zásobní objem je 0,35 mil m³.

(Vlček, V, et al.; 1984; s. 104).

Okolo vodních nádrží Harcov a Fojtka vede značená cyklotrasa.

3.3.2 Kulturně historické předpoklady

Tyto předpoklady dle Mariota (1983) vznikly tvořivou činností člověka. Pro tyto předpoklady je typické bodové rozmístění, na rozdíl od přírodních, pro které je typické plošné. Tyto předpoklady dělíme na dvě skupiny-kulturní památky a centrální instituce. Kde kulturní památky spadají do odpočinkové formy cestovního ruchu a centrální instituce jsou předmětem zaměstnaneckého cestovního ruchu. Centrální instituce mohou být státní, administrativní, politické, kulturní, školské i jiné správy.

V samotném Libereckém kraji se nachází velký počet kulturních památek a centrálních institucí. Na území ORP se nachází chráněné památkové území v Českém Dubu, kterým prochází cyklotrasa č. 14. V Českém Dubu se nachází městská památková zóna, Helenin zámek a hradní láska, mariánský sloup na náměstí aj. Dalším chráněným památkovým územím je Liberec. Zde se nachází několik památek. Mezi nejznámější patří městská památková zóna s novorenesanční radnicí, kostel sv. Kříže, Valdštejnské domky aj. Kolem uvedených památek v Liberci nevede cyklotrasa ani cyklostezka. Nejbližší k cyklostezce je kostel sv. Kříže, který leží nedaleko cyklostezky spojující Nové Pavlovice a Nové Město. Na cyklotrase č. 3069 se nachází hrad Grabštejn. Další památky, které leží přímo na cyklotrase nebo jsou v blízkosti cyklotrasy, jsou muzeum betlémů, vysílač Ještěd, hrad Hamrštejn, hasičské a městské muzeum v Chrastavě aj.

3.4 Realizační předpoklady cestovního ruchu

Realizační předpoklady mají hlavní pozici pro závěrečný úsek realizace některé z forem cestovního ruchu. Z pohledu geografa realizační podmínky pomohou pomocí dopravy střediska cestovního ruchu dosáhnout a pomocí ubytovacích zařízení, sportovně rekreačních zařízení (vleky, lanovky, bazény aj.) a jiných zařízení (obchod s potravinami, čistírny, benzínové pumpy aj.) patřičně využít.

3.4.1 Materiálně technická základna

3.4.1.1 Doprava

Doprava je prvním a základním realizačním faktorem cestovního ruchu. Hlavní úlohou dopravy je zajistit co nejmenší ztráty mezi dvěma body. Tyto časové ztráty jsou přímo úměrné k délce pobytu účastníka. Podle Mariota (1983) se pohybují v rozmezí 15-45 minut pro krátkodobé formy cestovního ruchu, které se uskutečňují především v pracovních dnech po skončení zaměstnání, až po 36-48 hodin, které jsou ochotni účastníci cestovního ruchu cestováním do oblastí rekreace. To jsou především dlouhodobé dovolené.

Dnešní doprava umožňuje zvyšovat přístupnost oblastí cestovního ruchu a to vede k nárůstu průměrných vzdáleností, které účastníci cestovního ruchu urazí za střediskem cestovního ruchu.

Časové ztráty jsou však dále závislé na použitém druhu dopravního prostředku. Mezi dopravní prostředky patří-železniční doprava, letecká doprava, vodní vnitrostátní a námořní doprava, silniční, lanovky a vleky. Silniční doprava v minulosti přispěla k vzestupu cestovního ruchu.

Silniční síť v Libereckém kraji

Na území Libereckého kraje se nachází přibližně 2500 km silnic, z čeho je 24 km rychlostní silnice, silnice I. třídy mají délku 329 km a silnice II. a III. třídy mají dohromady délku 2 107 km. Rozložení sítě silnic v Libereckém kraji je poměrně rovnoměrné. Výjimku tvoří horské a méně obydlené oblasti, kde hustota silniční sítě není tak vysoká. Z okresů má nejvíce kilometrů silniční síť Liberec, dále Česká Lípa, Semily a Jablonec nad Nisou. Pro přehlednost, jsou jednotlivé počty uvedeny v tabulce 3.

	I. třída	II. třída	III. třída	celkem
Území	délka (km)	délka (km)	délka (km)	délka (km)
okres Česká Lípa	96,6	141,5	413,1	651,3
okres Jablonec nad Nisou	64,2	40	340,8	445
okres Liberec	111,1	116,6	481,4	709,1
okres Semily	60,6	188,4	372,7	621,8
Liberecký kraj	332,5	486,5	1608	2427,2

Tabulka 3- Délka silnic v Libereckém kraji dle okresů; zdroj: Doprava v Libereckém kraji. Liberecký kraj [online]. 2010. Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/0416.html?#_Toc2_77_233
356

Železniční síť v Libereckém kraji

Na území Libereckého kraje se nachází 314 km celostátních tratí a necelých 150 km regionálních tratí, které navazují dále na celostátní tratě nebo na regionální tratě v jiném kraji. Neleží zde žádné tratě, které by náleželi do mezinárodního koridoru železničních tratí.⁴

Přeprava kol v Libereckém kraji

Základní dopravní obslužnost (tj. zajištění dopravy do zaměstnání, do škol, do úřadů a za zdravotnickými službami) není z pohledu uplatnění i pro turistiku a cykloturistiku příliš vyhovující. Tato situace začala být alespoň v turisticky nejexponovanějších lokalitách řešena umožněním přepravy kol na linkách zahrnutých do systému základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje, které propojují východiska turistických cest a významné lokality s velkými parkovišti. Autobusy jsou uzpůsobeny i pro přepravu jízdních kol a svým provozem umožňují plánovat pěší i cykloturistické výlety bez použití vlastního dopravního prostředku. Jízdní řády jsou sestaveny tak, aby byla zajištěna návaznost na vlakové spoje.

⁴ zdroj: Doprava v Libereckém kraji. Liberecký kraj [online]. 2010. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/033.html>

Provoz linek byl zahájen poprvé v roce 2000, v současné době je v provozu v Českém ráji, Jizerských horách, Krkonoších a v oblasti Ralska již 9 linek. Od června 2004 je provozována nová linka v oblasti Krkonoš na trase Harrachov - Rokytnice nad Jizerou - Vrchlabí - Jánské Lázně - Pec pod Sněžkou - Horní Malá Úpa, od května 2005 je provozována linka Frýdlant - Smědava a od července 2005 nová linka ve směru Jablonec nad Nisou - Liberec - Osečná - Hamr na Jezeře. V létě 2010 probíhal zkušební provoz dvou cyklobusových linek na objednávku Města Česká Lípa, z tohoto města do Hrádku nad Nisou (Lužické hory) a do Hamru na Jezeře (oblast Ralska). Přes ORP Liberec vede trasa Jablonec nad Nisou - Liberec - Osečná - Hamr na Jezeře a trasa česká Lípa – Hrádek nad Nisou.⁵

Server IDOL uvádí ještě jednu trasu, která vede přes ORP Liberec a umožňuje cykloturistům vyjet ven z ORP Liberec. Je to trasa Jablonec nad Nisou- Turnov – Bedřichov – Liberec.⁶

V železniční dopravě je přeprava kol možná ve vlacích označených v jízdních řádech symbolem kola. Kolo lze přepravit i ve spojích neoznačenými tímto symbolem, ale do prostoru tomu určenému se vejdou pouze dvě kola. V regionální drážní dopravě je přeprava cestujících s jízdními koly sezónní záležitostí.⁷

3.4.1.2 Ubytovací, stravovací a další zařízení

Woukoun a Vystoupil (1987) označují ubytovací, stravovací a další zařízení za materiálně technickou základnu cestovního ruchu. Tyto zařízení dělí do pěti skupin

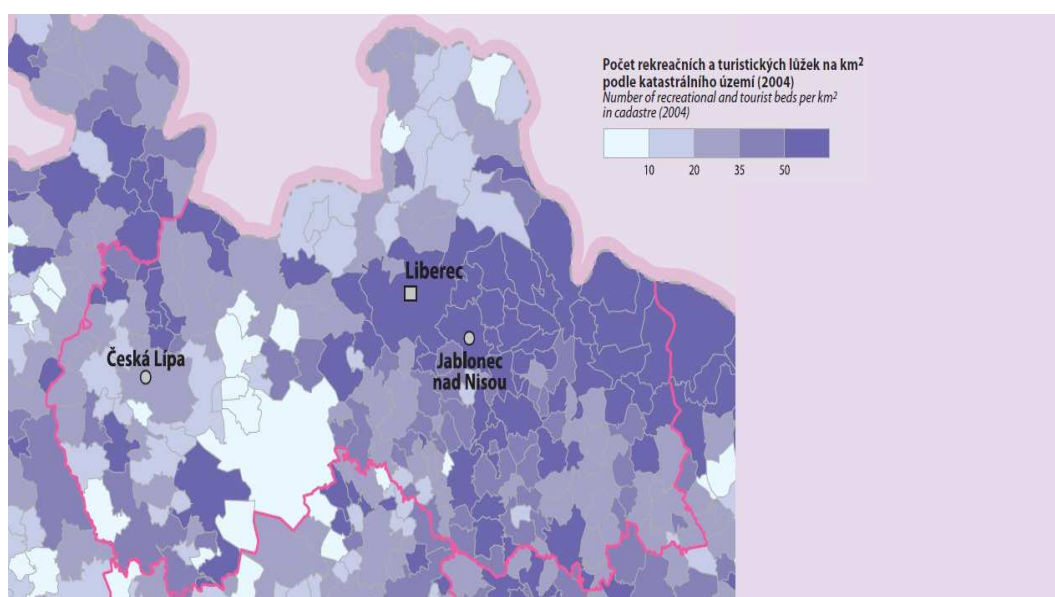
⁵ zdroj: *Doprava v Libereckém kraji. Liberecký kraj [online]. 2010 . Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/0416.html?#_Toc277233356*

⁶ zdroj: *Cyklobusy v Libereckém kraji. IDOL [online]. 2011. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/aktuality/251:cyklobusy-v-libereckem-kraji-v-roce-2011-.html>*

⁷ zdroj: *Přeprava kol ve vlaku. České dráhy [online]. 2009 . Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/zavazadla-a-zvirata/preprava-kol/-3673/>*

1) Ubytovací zařízení

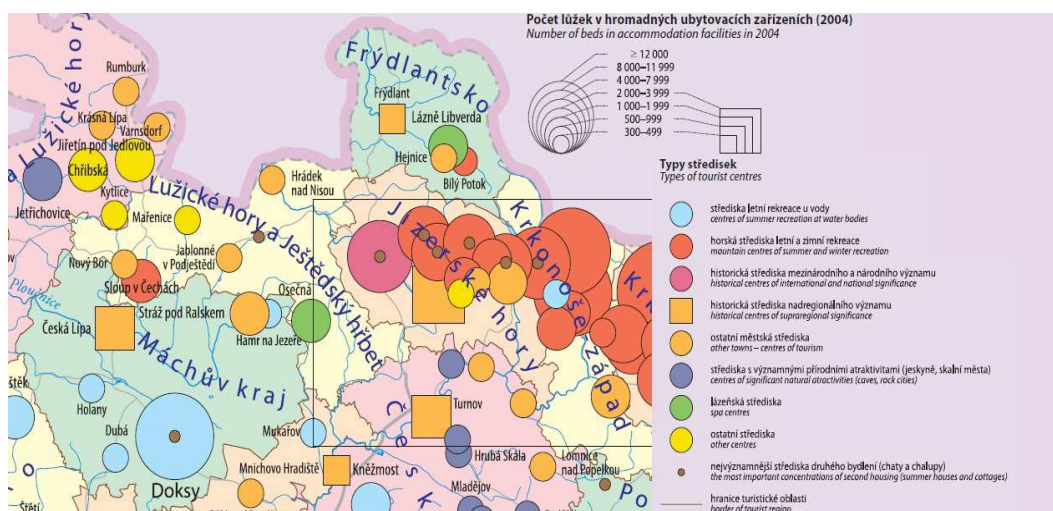
Umožňují pobyt účastníků cestovního ruchu během jejich účasti v jednotlivých druzích a formách cestovního ruchu. Jsou členěna na ubytovací zařízení volného cestovního ruchu, vázaného cestovního ruchu a na rekreační objekty v osobním vlastnictví občanů s dalším vnitřním dělením podle kvality komplexnosti poskytovaných služeb. Z hlediska plnění základních funkcí cestovního ruchu patří ubytovací zařízení mezi nejdůležitější složky materiálně technické základny. Patří sem např: autokempy, hotely, chalupy, pohyblivá zařízení (hausbóty, karavany), aj.



Obrázek 2- Počet rekreačních a turistických lůžek na km² v Libereckém kraji (2004) zdroj: Atlas krajiny České republiky

V oblasti Liberec, Jizerských hor a západních Krkonoš je lůžková kapacita dostačující a odpovídá návštěvnosti dané oblasti. Naproti tomu v poměrně oblíbené části Libereckého kraje Máchově kraji je lůžková kapacita nedostačující. Výjimku v této oblasti tvoří obec Doksy, kde je lůžková kapacita vysoká.

V samotném ORP Liberec se dle serveru Cykloserver, kde se nachází Cyklosatlas on-line, nachází dohromady 10 hotelů a penzionů, kde jsou cyklisté vítáni.



Obrázek 3- Typy středisek v Libereckém kraji zdroj: Atlas krajiny České republiky

2) Stravovací zařízení

Pro účastníky cestovního ruchu zabezpečují základní a doplňkové stravování, plní též společenské a zábavní funkce, s dalším vnitřním členěním podle kvality a komplexnosti poskytovaných služeb. Náleží sem: zařízení základních stravovacích služeb (jidelny, restaurace, motoresty, aj.), zařízení doplňkových stravovacích služeb (bufety, občerstvovací stánek, aj.), společenská a zábavná zařízení (kavárna, vinárna, aj.), ostatní obytná zařízení (hostinec, salaš, výčep piva, aj.).

V libereckém kraji a v samotném ORP Liberec se nachází velký počet stravovacích zařízení. Jejich počet je těžko zjistitelný. Můžeme tvrdit, že je rozložení stravovacích zařízení nerovnoměrné a koncentruje se v centrech cestovního ruchu.

3) Zařízení společenská a kulturní

Zabezpečují účastníkům cestovního ruchu kulturní statky v nejširším slova smyslu. Jde o kulturní hodnoty, jež mohou být samostatným motivem účasti na cestovním ruchu nebo jsou doplňkovou činností i jiných zařízení. Z tohoto hlediska rozlišujeme: kulturní zařízení (divadla, kina, aj.), kulturně osvětová

zařízení (knihovny, přednáškové sály, aj.), a společensko-zábavní zařízení (diskotéky, kluby, aj.).

V Libereckém kraji a i v ORP Liberec se nachází velký počet kulturních a společenských zařízení. Jejich rozmístění je rovnoměrné a odpovídá celkové vybavenosti a velikosti obce.

4) Sportovně rekreační zařízení

Zabezpečují tvorbu a realizaci služeb přímo ve střediscích cestovního ruchu. Bezprostředně uspokojují nebo podmiňují uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu. Patří k nim: přístavy, lyžařské vleky a lanovky, kluziště, bazény, různá hřiště, aj. sportovně rekreační zařízení.

V libereckém kraji se dle dokumentu, ze stránek Libereckého kraje, Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje, vyskytuje systém upravených běžeckých lyžařských tras, který je především v Krkonoších a to v např. v obcích Harrachov, Rokytnice nad Jizerou. Zde se nacházejí trasy, které navazují dále na běžecké trasy mimo kraj např. do Jánských lázní, Špindlerova mlýna aj. Dále jsou upravované trasy v Jilemnici a v Jizerských horách, zde mají trasy taky navázání mimo Liberecký kraj. Přímo v ORP Liberec jsou upravované trasy v lyžařském areálu Vesec. Další trasy v Libereckém kraji nebo přímo v ORP Liberec mají pouze místní význam.

Lyžařská sjezdová střediska na území části Krkonoš, které náleží pod Liberecký kraj, se nacházejí v Harrachově, Rokytnici nad Jizerou, Pasekách nad Jizerou, Vysokém nad Jizerou, Jablonci nad Jizerou, Horních a Dolních Mísečkách (tyto areály leží na hranici Libereckého kraje a Královéhradeckého kraje), Benecku, Vítkovicích. Lyžařské vleky např. v obcích Poniklá a Jilemnice mají především místní charakter.

V Jizerských horách to jsou střediska Tanvaldský Špičák, Severák, Bedřichov, Kořenov, Josefův Důl, Desná a spousta menších středisek sjezdového lyžování.

V Lužických horách se nacházejí střediska Myslivny, Kamenický Šenov a Polevsko.

V samotném ORP Liberec se nachází jeden z nejvýznamnějších ski areálů v Libereckém kraji, a to ski areál Ještěd. Toto středisko se nachází v bezprostřední blízkosti krajského města Liberec. Dále se v ORP nachází ještě jedno středisko, které je především rodinného charakteru, středisko Javorník.⁸

5) Ostatní zařízení

Patří sem zejména vybraná zařízení maloobchodu a speciálních služeb (prodejny potravin, půjčovny sportovních a rekreačních potřeb, aj.), ale i různá hospodářská, administrativní a inženýrskotechnická zařízení (čerpací stanice, čistírny, informační a dopravní kanceláře, aj.), (Woukoun a Vystoupil, 1987).

O tomto jevu můžeme tvrdit, že zařízení je dostatek a jsou po celém kraji rozmístěna rovnoměrně.

⁸ zdroj: Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje. Liberecký kraj [online]. 2002. Dostupné z: <http://kultura.kraj-lbc.cz/page131>

3.5 Cykloturistika

Cyklistika jako forma dopravy není již dnes menšinovým trendem, ale je alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu v městské dopravní síti, umožňuje plynulý pohyb cyklistů a cykloturistů. Utváření bezpečných cest pro cykloturisty a budování dopravní funkce cyklotras je základním předpokladem změn v dělbě přepravní práce, zlepšování životních podmínek ve městech a zdravého životního stylu občanů. Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort cestovního ruchu).⁹

Mourek (2011) rozlišuje dva druhy cyklistiky a to cyklodopravu a cykloturistiku. V cyklodopravě se jedná především o každodenní dojíždění do škol, zaměstnání, za nákupy aj. A především se tento druh cyklistiky vyznačuje co nejkratší vzdáleností a nejmenší časovou náročností. Druhem cyklistiky je cykloturistika. Ta se provozuje především na horských, trekingových nebo silničních kolech. Tento druh se vyznačuje cíli mimo zastavěná území. Hlavními požadavky jsou bezpečnost a atraktivita vybrané trasy.

3.5.1 Základní pojmy k cykloturistice a jejich výskyt v Libereckém kraji

Cyklokoridor

Je dle Programu rozvoje cykloturistiky 2008-2013 dopravní koridor stávající a navrhované sítě cyklodopravy, který využívá (zastřešuje) stávající a navrhované cyklotrasy a cyklostezky a integruje je do dopravní infrastruktury bezmotorové dopravy území. O cyklokoridorech se budu zmiňovat dále v kapitole dělení cyklotras dle významnosti.

Singltrek

Neboli jednostopá trať, je podle Programu rozvoje cykloturistiky 2008-2013 stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá

⁹ zdroj: *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje. Cyklistická doprava[online]. 2011. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analizaLK11/218.html>*

motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

Singltrek se nachází v Novém městě pod Smrkem. Je první singltrekovou destinací v České republice a kontinentální Evropě. Nachází se ve Frýdlantském výběžku, kde se vine úbočím hory Smrk (1124 m. n. m.), který je nejvyšší horou české části Jizerských hor.

Cyklotrasy

Komunikace nebo průjezdy územím vhodné pro jízdu na jízdním kole. Vedena je především po komunikacích s minimálním nebo žádným automobilovým provozem. Vyznačení v terénu je provedeno svislým (výjimečně vodorovným) dopravním značením.¹⁰

Značení cyklotras

Dopravním značením jsou značeny cyklotrasy (silniční cyklotrasy) vedené převážně po silnicích II. a III. třídy, po místních a účelových komunikacích s kvalitnějším povrchem. Jejich značení je realizováno pomocí směrových tabulek s piktogramem bicyklu a číslem cyklotrasy. Na křižovatkách cyklotras jsou směrové tabule, na kterých je text uvádějící většinou koncový bod cyklotrasy a nejbližší významnější cíl s kilometrovou vzdáleností. Pokud je průjezd některým úsekem nebo křižovatkou složitý, pak se v tomto místě instaluje návěst před křižovatkou na, které je schéma průjezdu. Pásovým značením jsou opatřeny cyklotrasy vedoucí převážně po účelových komunikacích (lesní a polní cesty). Pásová značka je tvořena třemi pruhy-vnější pruh, upozorňovací, jsou vždy žluté, vnitřní pruh, vedoucí pruh, může mít červenou, modrou, zelenou nebo bílou barvu a to vždy od výchozího bodu až do cílového bodu. Cyklistické pásové značky mají dvojnásobnou plochu ve srovnání s pěšími značkami. Při pohybu po cyklotrase je nutno mít na zřeteli, že ne všechny křižovatky jsou osazeny

¹⁰ zdroj: Základní termíny cyklistické infrastruktury. Informační server hlavního města Prahy [online]. Dostupné z: <http://doprava.praha-mesto.cz/%28jris1uvaqtm1u3y4mmpxbvh%29/zdroj.aspx?typ=2&Id=63804&sh=764907864>

značkami. Jede-li cyklista po hlavní silnici, neodbočuje na křižovatkách neosazených značkami, ale pokračuje stále po hlavní silnici. Toto pravidlo platí i pro místní a účelové komunikace: jede-li cyklista po cestě s asfaltovým nebo zpevněným povrchem neodbočujete bezdůvodně na cestu s horším povrchem. Je nutné věnovat pozornost průjezdu obcemi. V obci křížuje hlavní silnici vždy několik vedlejších komunikací, na které cyklotrasa může odbočit. V terénu je možné se setkat i s cyklotrasami, jejichž značení je odlišné od výše popsaného.¹¹



cykloturistická značka



cykloturistická šipka



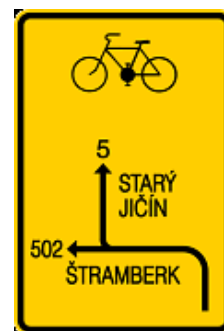
směrová tabule přímá



směrová tabule vlevo



směrová tabule se dvěma cíli



návěstí před křižovatkou

Obrázek 4 Značení cyklotras, zdroj: Značení cyklotras. Cestou necestou [online]. 2011. Dostupné z: <http://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/3331-znaceni-cyklotras.html>

¹¹ zdroj: Značení cyklotras. Cyklotrasy [online]. 1998- 2012 Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/tema/tema.phtml?id=7995>

Dělení cyklotras dle významnosti

Dle dokumentu Analýza stavu dopravy Libereckého kraj (2011) se dělí cyklotrasy, cyklokoridory na 4 skupiny:

Cyklokoridory mezinárodního významu-jejichž cílem je přivádět turisty ze zahraničí, spojují vzdálené cíle, plní funkci rekreační, propojuje turisticky atraktivní cíle na trase

Cyklokoridory nadregionálního významu - cílem těchto tras je propojení ve vztahu k okolním krajům a sousedním regionům. Plní funkci rekreační a propojuje turisticky atraktivní cíle na trase v sousedních regionech

Cyklokoridory regionálního významu – hlavním cílem je propojení sídel a významných lokalit uvnitř regionu a jejich napojení na síť mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů. Pro jejich fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras, plní obvykle funkci rekreační a i dopravní.

Ostatní trasy- jedná se o trasy, které nezapadají do výše uvedených. Jsou to především místní trasy a okruhy, které mají specifický místní význam, plní většinou funkci dopravní, lze je dále dělit na trasy základní a doplňkové. Základní spojují významné cíle cyklistické dopravy a jsou značeny orientačním značením, vytvářejí základní síť cyklistické dopravy v obci. Doplňkové trasy pak spojují méně významné cíle a nemusí být značeny orientačním značením

Naproti tomu Moudrý a kolektiv (2011) dělí cyklotrasy dle významnosti pouze na tři skupiny-dálkové nadregionální cyklotrasy, regionální cyklotrasy a na místní cyklotrasy.

Cyklotrasy v Libereckém kraji

V roce 2006 vedlo Libereckým krajem 2176 km cyklotras. Tento počet je stejný jako v roce 2005.¹²

V Libereckém kraji se nachází nebo jím prochází několik mezinárodních cyklotras. Jsou to cyklotrasa č. 14 vedoucí z Žitavy přes Jičín do Hradce Králové; č.211z Spreeweg v Německu přes Berlín do Prahy; č. 3055, č. 3054, č. 3045, které prochází Libereckým krajem obcemi Valy CZ/D - Krompach - Mařenice - Kunratice u Cvikova - Svitava - Velenice - Zákupy - Provodín - Staré Splavy - Doksy - Bezděz ; č. 241 ze Zittau přes Ralsko do Prahy; č.3016, která nese název „Pohodová“, z Ostritz na Smědavu. Cestou se napojuje na trasu č.22 a KR 3a; trasa č.14, č. 3036, č. 3038 trasa s názvem „Odra- NISA“ ze Zittau přes Hrádek nad Nisou, Stráž nad Nisou do Nové Vsi nad Nisou (pramen Nisy); trasa č. 3059, č. 3016, č. 3006, č. 3027 pojmenována „Krakonošova“: z Karpatz do Zittau.

Libereckým krajem procházejí tyto cyklotrasy nadregionálního významu-

trasa č. 21: Chrastava - Hřensko

Libereckým krajem prochází v trase Chrastava - Andělská Hora, elektrárna - Kryštofovo Údolí - Křižanské sedlo - Jablonné v Podještědí - Kytlice -Česká Kamenice (již v Ústeckém kraji)

trasa č. 22 „Krkonošsko - jizerská magistrála“: Chrastava - Náchod

Libereckým krajem prochází v trase Chrastava - Oldřichov v Hájích - Smědava - Jizerka - Horní Polubný - Kořenov - Rokytnice nad Jizerou - Jilemnice (křižovatka Hrabačov) - Horní Branná

trasa č. 25 „MODO“:Most - Doksy

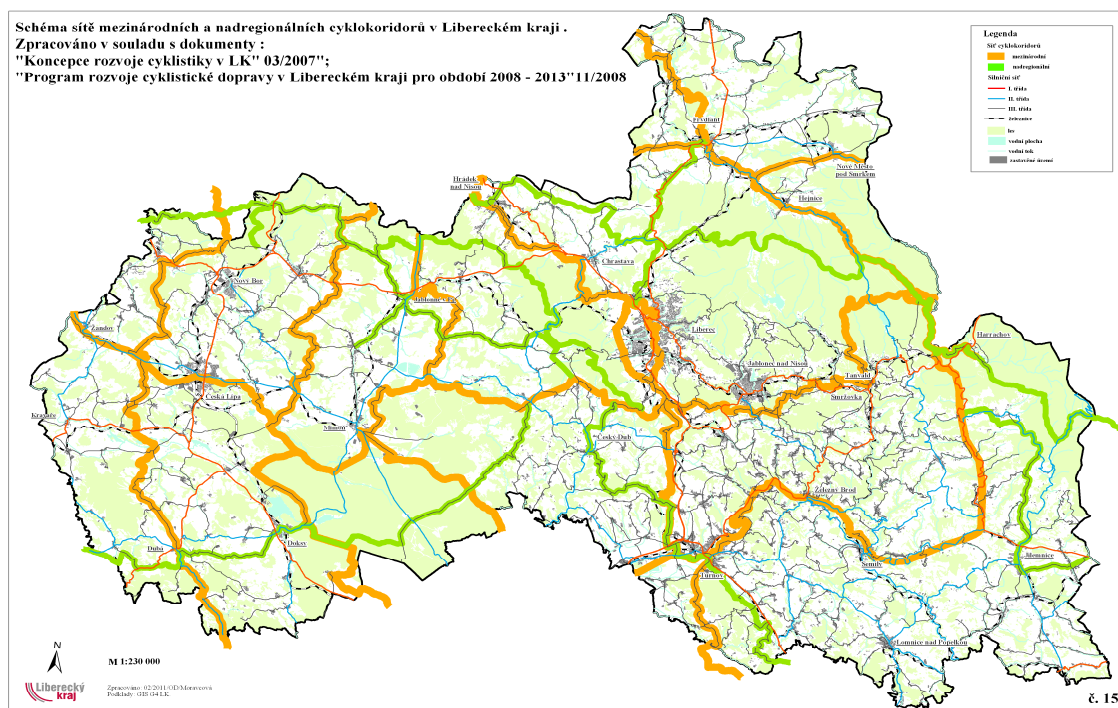
Libereckým krajem prochází v trase - Křižany - Osečná - Kuřivody - Ralsko - Doksy -Sukorady

¹² zdroj: *Cyklistická doprava. Doprava v Libereckém kraji [online]. 2007.Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/prezentace07/740.html>*

trasa č. 3007:Ještěd - Osečná

Libereckým krajem prochází v trase Ještěd - Křižany – Osečná¹³

Mapa cyklotras v Libereckém kraji je součástí přílohy 8.



Obázek. 5. Sít' mezinárodních a nadnárodních cyklokoridorů. Zdroj: Cyklistická doprava. Analýza stavu dopravy v Libereckém kraji [online]. 2011. Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/mapy/Mapa_15.png

¹³ zdroj:Dokument –Analýza stavu dopravy v Libereckém kraji(2011) dostupný z http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/218.html?#_Toc286824935

Cyklostezka

Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením, při vyšších intenzitách nebo komplikovanějších poměrech je vhodné i vodorovné dopravní značení.

Stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)

Pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,0 m; zúžení možná pouze lokálně či v odůvodněných případech (např. v nezastavěném území)



Obrázek 6 - Stezka pro chodce a cyklisty (smíšená) zdroj: Základní termíny cyklistické infrastruktury. Informační server hlavního města Prahy [online]. Dostupné z: <http://doprava.praha-mesto.cz/%28jris1uvaqtm1u3y4mnpvpbh%29/zdroj.aspx?typ=2&Id=63804&sh=764907864>

Stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem)

pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,75 m (2,0 m pro cyklisty | 0,25 m bezpečnostní odstup včetně hmatného pásu | 1,5 m pro chodce); zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech.



Obrázek 7 - Stezka pro cyklisty a chodce (oddělená) zdroj: Základní termíny cyklistické infrastruktury. Informační server hlavního města Prahy [online]. Dostupné z: <http://doprava.praha-mesto.cz/%28jris1uvaqtm1u3y4mnpvpbh%29/zdroj.aspx?typ=2&Id=63804&sh=764907864>

Stezka pro cyklisty (samostatná)

pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 2,0 m; zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech



Obrázek 8- Stezka pro cyklisty zdroj: Základní termíny cyklistické infrastruktury. Informační server hlavního města Prahy [online]. Dostupné z: <http://doprava.praha-mesto.cz/%28jris1uvaqtm1u3y4mnpvbyh%29/zdroj.aspx?typ=2&Id=63804&sh=764907864>

Cyklostezky v Libereckém kraji

V Libereckém kraji se nachází celkem 44,3 km cyklostezek. V zastavěných místech je jejich délka 17,3 km a 27 km mimo zastavěná místa. Liberecký kraj má vůbec nejmenší počet kilometrů cyklostezek v celé České republice.¹⁴

V samotném Liberci se nachází několik cyklostezek. První vede z Nových Pavlovic podél Lužické Nisy do Nového Města. Tato cyklostezka měří 3 km. Druhá vede z městské části Liberce Krásné studánky k vodní nádrži Fojtka a měří 2,3 km. A třetí vede v Husově ulici. V této ulici se nachází na každé straně ulice cyklostezka. Délka jedné je přibližně 450 m. Dále se v Liberci nachází několik krátkých úseků cyklostezek. V samotné ORP Liberec se další cyklostezky nenacházejí.¹⁵

¹⁴ zdroj: Články. Kolo.cz [online]. 2011 . Dostupné z: <http://kolo.cz/clanek/cesko-ma-1903-kilometru-cyklostezek>

¹⁵ zdroj: Mapy.cz. Seznam.cz [online]. 1996-2012. Dostupné z: <http://mapy.cz/#x=15.052861&y=50.814911&z=13&l=2&c=c->



Obrázek 9 - Cyklostezka v Liberci zdroj: Reference. Proznak [online]. 2007. Dostupné z: <http://www.proznak.cz/cze/reference/2006cyklostezka1.jpg>



Obrázek 10 Cyklostezka v Liberci- Husova ulice zdroj: Články. RTM-TV [online]. 2009. Dostupné z: <http://www.tvrtm.cz/v-liberci-se-otevre-cyklostezka-v-husove-ulici-id-3409.html>

4 Percepce a mentální mapy

4.1 Percepce

Percepce rozumíme, dle Hynka (1984), způsoby a chápání prostředí jak funkčního, které je člověkem změněného, tak přírodního. Dále Hynek uvádí, že v procesu percepce nejde o pasivní odraz prostředí, ale o činnost aktivního subjektu v sociálním a kulturním kontextu. Dle Siweka (2011) je percepce proces, během kterého vzniká v lidském vědomí obraz reality. Realitu chápeme jako okolní svět-prostředí, které člověka obklopuje a svými smysly poznává jeho kvality.

Siwek (2011) uvádí, že prostorové vnímání není u každého člověka stejné. Záleží jak na charakteristice prostředí, tak na individuálních schopnostech člověka. Prostředí může být chudé i bohaté na podměty. Ty člověk v mozku třídí a klasifikuje a tím si o nich udělá prostorovou představu. Samotnou percepci ovlivňuje i psychologická charakteristika pozorovatele, tzv. osobní filtr. Na percepci prostoru působí psychologie člověka, kde prostor je nerovnoměrně vybaven vnímatelnými prvky nebo strukturami. S určitostí nelze říci, kolik prvků je potřeba pro optimální percepci. Existuje určité množství podmětů, které vyhovují většině lidí, a pak existuje extrémní počty, které vyhovují malému počtu lidí. Prostředí, kde je průměrný počet podmětů z okolí, kterých není mnoho ani málo, a jsou poměrně rovnoměrně rozmístěny, je zřejmě žádoucím stavem pro většinu lidí. Prostředí chudé na podměty nutí člověka, aby si všiml i sebestatnějších z nich. Díky tomu mají, např. beduíni na poušti, výborný orientační smysl a prostorové vnímání. Naopak velký počet podmětů nepřispívá k lepšímu vnímání prostoru.

4.2 Mentální mapy

Koncept mentálních map se podle Cabada, Jureka a kolektivu (2010) objevil nejdříve v psychologii jako zdůraznění subjektivity přístupu okolí, včetně geografického prostoru („*Geografický prostor je prostor vztahující se k člověku*“ - Siwek, 2011).

Mentální mapy se také nazývají kognitivní mapy. Volně podle Siweka (2011) jsou mentální mapy ve vědomí člověka, kde jsou po celý život „aktualizovány“, ale i deformovány a zapomínány. Obsahují to, co člověk považuje ve svém okolí subjektivně za důležité, nikoliv za objektivní skutečnost. Tím se mentální mapa více či méně liší od reality. Význam mentální mapy je v tom, že slouží jako podklad pro rozhodování. Každý člověk se rozhoduje na základě svých subjektivních znalostí a obrazů, které nosí v hlavě. To znamená, že člověk se rozhoduje na základě svojí mentální mapy, nikoliv na základě objektivní skutečnosti, která je neznámá ve chvíli rozhodování, a tedy do značné míry abstraktní.

Hynek (1984) uvádí, že mentální mapy jsou jedním z důležitých informačních zdrojů o percepci. Přestože jsou personálním viděním světa, subjektivní, můžeme studiem rozsáhlejších vzorků mentálních map získat představu jak o způsobu percepce jednotlivých sociálních skupin, tak o vlastním umístění cyklotras v Libereckém kraji.

4.2.1 Klasifikace mentálních map

4.2.1.1 Komparativní mentální mapy

Tento typ bývá, jak uvádí Siwek (2011), označován jako „*lynchovský*“ typ, podle prvního autora, kterým byl americký urbanista Kevin Lynche (1918- 1984). Mapa je založena na způsobu skládání puzzle. Dávají se k sobě jednotlivé poznatky o obklopujícím nás prostoru a ty se pak skládají k sobě. Základními poznatky, které utvářejí celek jsou- směry, vzdálenosti a objekty i se svými rozměry. Takto utvořená mapa se téměř vždy liší od reality a tyto vzniklé rozdíly pak mohou být hodnoceny na základě srovnání neboli komparace.

4.2.1.2 Preferenční mentální mapy

Preferenční mapy jsou druhým typem mentálních map. Siwek (2011) uvádí název, podle autora první preferenční mapy Petera Gouldea (1932- 2000), „*goulovský*“. Tento typ mapy obsahuje hodnotící kvalitativní soudy. Jedním z typických příkladů této mapy je zjišťování preference území např. pro trvalé bydlení nebo

dovolenou. Výslednou mentální mapu ovlivňuje výběr základní prostorové jednotky, které jsou hodnoceny. Jsou dva druhy. Prvním druhem je, že sledované území je rozděleno na abstraktní plochy (čtverce, šestiúhelníky). Druhým typem je rozdělení území na nepravidelné plochy, které mají přirozený základ (povodí, pohoří, obce). Preferenční mapy vznikají tak, že do slepých map zaznamenávají respondenti hodnocení vybraných částí geografického prostoru-administrativních jednotek nebo geometrických útvarů. První typ je používán častěji.

4.3 Průzkum percepce cykloturistiky

Průzkum probíhal pomocí dotazníků. Byl zaměřen na percepci infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji a v průběhu jeho přípravy byl konzultován s konzultantkou i školitelem.

Stanovení cíle

Tématem dotazníku je percepce infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji a ORP Liberec obyvateli Libereckého kraje. Cílem dotazníku bylo zjistit, jaké oblasti v Libereckém kraji preferují pro cykloturistiku.

Předběžný návrh ankety

Byl navržen dotazník, který měl tři části-informace o respondentovi, zájem respondenta o cykloturistiku a poslední částí byla mapa, která byla preferenčního typu, kde hodnotili jednotlivé oblasti cykloturistiky z pohledu cyklisty v Libereckém kraji. U otázek 1,2,3,4,6,7 byla možnost zaškrtnout pouze jedna odpověď. U otázek 5 a 8 byla možnost označení více odpovědí. První verze dotazníku byla zkušebně rozdána 15 náhodně vybraným cykloturistům, aby se odstranily případné chyby a nedostatky. Proto dotazník obsahoval kolonku, kam mohli dotázání respondenti napsat své připomínky k dotazníku.

Určení okruhu respondentů, určení pravidel výběru

Respondenti byli vybráni náhodně a bylo vybráno široké spektrum respondentů. V části věnované respondentovi byly tři otázky-pohlaví, věk a ekonomický status respondenta. Minimální počet respondentů byl stanoven na sto. Respondenti měli být vyrovnáni. Nemělo převažovat jedno pohlaví nad druhým nebo počet

respondentů bydlících v samotném ORP Liberec nad zbylými respondenty bydlící v Libereckém kraji.

Výběr mapového podkladu

Za mapový podklad byla vybrána mapa Libereckého kraje. V mapě byla uvedena pro lepší orientaci hydrologická síť Libereckého kraje a obce s rozšířenou působností Libereckého kraje. Celá mapa byla překryta mřížkou, která obsahovala 16 polí. Dotázaní cykloturisté hodnotili jednotlivé pole, které znali, body kladnými 1-3 a zápornými -1 až -3, z pohledu cyklisty.

Ověření ankety na cvičné skupině respondentů (15), kritické přehodnocení a oprava

Cvičná skupina respondentů vyplnila 15 dotazníků, ke kterým se i vyjádřila. Na základě připomínek cvičných respondentů byl dotazník upraven do finální verze.

Realizace dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření probíhalo na území Libereckého kraje od 3. 4. - 11. 4. 2012. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 100 náhodně vybraných osob. Jako metoda dotazníkového šetření byla zvolena osobní kontakt s respondenty.

Výsledky dotazníkového šetření

Výsledky dotazníkového šetření jsou mapové výstupy vytvořené pomocí programu ArcGIS 10.

4.4 Výsledky dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření probíhalo na území Libereckého kraje ve dnech od 3. 4. – 11. 4. 2012. Šetření se, zúčastnilo celkem 100 respondentů, čím byla splněna podmínka minimálního počtu respondentů.

Ze 100 respondentů bylo 49 mužů a 51 žen bydlících na území Libereckého kraje a z toho to počtu bylo 26 mužů a 30 žen bydlících na území ORP Liberec.

První kategorií byli všichni muži bydlící na území Libereckého kraje. Těchto respondentů bylo celkem 49. V této skupině převládala věková skupina 15 -29, ve

které bylo 19 respondentů. Druhá byla skupina ve věku 30 – 44 let s 17 respondenty, třetí byla skupina s věkem 45 – 59, kde bylo 10 respondentů a poslední byla věková skupina 60+ se 3 respondenty. Většinu těchto respondentů tvořili zaměstnaní respondenti s počtem 16 následováni studenti s počtem 15 respondentů, třetí byli podnikatelé s 10 respondenty, poté následovali nezaměstnaní s 5 respondenty a poslední byli důchodci s 3 respondenty. Nejčastějším druhem kola dle vyplněných dotazníků bylo horské kolo, které vlastní celých 30 respondentů, druhým nejčastěji vlastním kolem bylo trekkingové kolo, které má 11 respondentů a 3 respondenti vlastnili silniční kolo. Zde se našlo 5 respondentů, kteří vlastnili více jak jeden druh kola. Kombinaci horské a silniční kola vlastní 3 respondenti a po 1 respondentovi mají kombinace horského a trekkingového kola a kombinace všech tří druhů horské, trekkingové a silniční. Kategorie mužů bydlících v Libereckém kraji nejčastěji vyjíždí na kole na výlety po zpevněných cestách (27 respondentů), dále na tréninky (10 respondentů), singltreky a lesní cesty (3 respondenti), zaměstnání a do škol (3 respondenti) a nejméně vyjíždějí na dovolené (2 respondenti) a na jiné druhy (2 respondenti). Muži by v Libereckém kraji nejvíce uvítali cyklobusy jako pravidelnou linku (25 respondentů), dále více cykloservisů (10 respondentů), možnost přepravy zavazadel na objednání (7 respondentů) a nejméně toalety podél cyklotras (3 respondenti). Celkem 7 respondentů uvedlo v otázce č. 8 jiné, kde uváděli např: občerstvení podél cyklotras, více singltreků na území Libereckého kraje a více cyklostezek jak v samotném centru Liberce, tak na území celého Libereckého kraje.

Druhou skupinou byly ženy žijící na území Libereckého kraje. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 51 žen. Kde nejvíce respondentek bylo ve věkové kategorii 15 – 29 a to 23. Druhou věkovou kategorií byla věková skupina 45- 59, kde bylo 12 respondentek, třetí byla skupina 30 – 44 s počtem 10 respondentek a nejméně respondentek měla věková skupina 60+ s 6 respondentky. Mezi nejčastější ekonomický status patřil status studentky s počtem 21, druhým nejčastějším statutem byly zaměstnané ženy, kterých bylo 18, dále zde bylo 6 důchodkyň, 4 ženy které uvedli jiné (nejčastěji uváděli mateřskou dovolenou) a 1

žena, která byla nezaměstnaná. Nejčastěji ženy vlastní horské kolo (24 respondentek), poté trekingové (19 respondentek), jiné (3 respondentky) a silniční (2 respondentky). U kolonky jiné nejčastěji uváděli elektrokolo. Také zde vlastnili 3 ženy více jak jedno kolo. Horské a trekingové kolo vlastní jedna žena a kombinaci horského a silničního vlastní 2 ženy. Ženy nejčastěji vyjíždějí na výlety po zpevněných cestách, to uvedlo celkem 31 žen, 11 žen jezdí na kole za účelem tréninku, závodění, 4 do zaměstnání a škol, 4 jezdí na kole za jiným účelem, z čeho 2 uvedli nákupy. Nejméně jezdí na dovolené, to uvedl pouze 1 žena. Nejvíce by ženy v Libereckém kraji uvítali toalety podél cyklotras (23 respondentek), dále cyklobusy jako pravidelnou linku (21 respondentek), cykloservisy (4 respondentky), přepravu zavazadel na objednání a cyklotaxi (4 respondentky). Celkem 5 žen zaškrtlo jiné, kde nejčastěji uvedli více cyklostezek v Libereckém kraji a občerstvení podél cyklotras.

Třetí skupinou byli muži žijící jen v ORP Liberec. Těchto mužů bylo 23. Nejvíce bylo mužů ve věkové skupině 30-44 let, kde jich bylo 9, druhou nejčastější věkovou skupinou byli muži ve věku 45-59 let, kterých bylo 6, ve věku 15-29 bylo 5 mužů a muži ve věku 60+ byli 3. Nejčastějším ekonomickým statusem v této skupině byl status zaměstnan s počtem 11 respondentů, dále nezaměstnaní s počtem 4, 3 důchodci, 3 podnikatelé a 2 studenti. Nejčastěji muži žijící v ORP Liberec vlastní horské kolo, které má 11 respondentů. V těsném závěsu je trekingové kolo, které vlastní 10 mužů. Silniční kolo vlastní 1 muž a kombinaci horského a trekingového kola má 1 muž. Nejčastěji na svých kolech najedou v hlavní sezóně (březen až listopad) 1001- 1500 km (10 respondentů). Druhou nejčastější sumou je 1501- 2000 km (5 respondentů), třetí jsou sumy do 500 km (3 respondenti) a 2001- 2500 km (3 respondenti) a nejméně najedou 500 – 1000 km (2 respondenti). Vzdálenost nad 2500 km neuvedl nikdo z dotázaných. Uvedené kilometry nejvíce najedou na výletech po zpevněných cestách (17 respondentů), dále na singltrekách a lesních cestách (2 respondenti), do zaměstnání a do škol (1 responden), v rámci tréninku a závodění (1 respondent), na dovolené (1 respondent) a na jiných typech vyjížděky (1 respondent). Nejčastěji by muži žijící v ORP Liberec uvítali možnost cyklobusů jako pravidelné linky (14 respondentů),

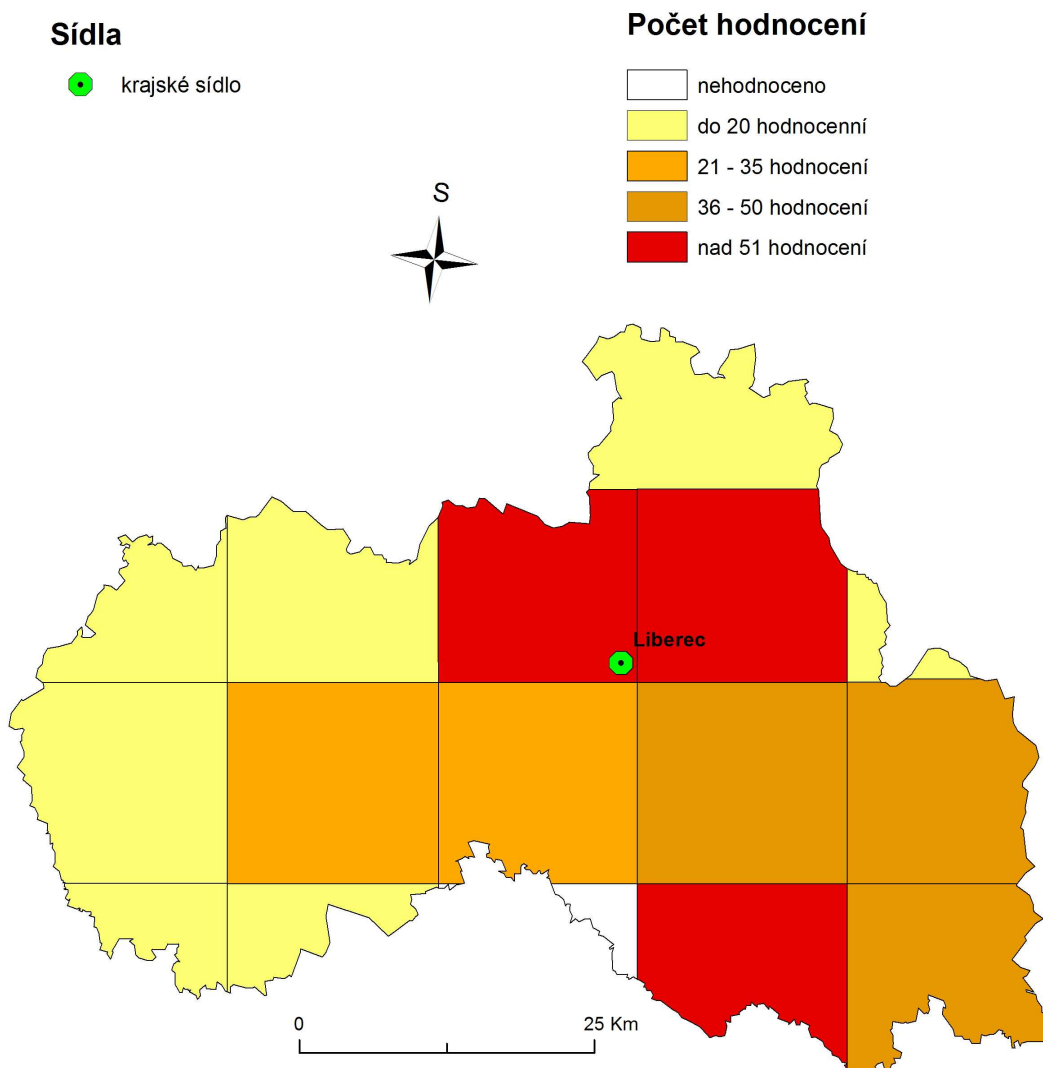
cykloservisy (5 respondentů), přepravu zavazadel na objednání (2 respondenti), toalety (1 respondent) a jiné (1 respondent), kde uvedl více cyklopruhů v centru Liberce.

Čtvrtou a poslední skupinu tvořily ženy žijící v ORP Liberec, kterých bylo 30. Z těchto 30 žen bylo nejvíce ve věkové skupině 45- 59 let a to 9, ve věku 15- 29 bylo 8 žen, ve skupině 30- 45 let bylo také 8 žen a v poslední skupině 60+ bylo 5 žen. Z toho bylo 11 žen zaměstnaných, 8 studentek, 5 v důchodu, 4 v jiném ekonomickém statusu (např. mateřská), 1 podnikatelka a 1 nezaměstnaná žena. Nejčastěji tato skupina žen vlastní trekingové kolo (15 respondentek), poté horské kolo (11 respondentek), jiné-např. elektrokolo (2 respondentky), silniční (1 respondentka) a 1 žena vlastní horské i trekingové kolo. Nejčastěji na kolech najedou v hlavní sezóně (březen až listopad) 1001-1500 km (10 respondentek), dále 501- 1000 km (9 respondentek). Třetí nejčastěji najetou vzdáleností je do 500 km (6 respondentek) a nejméně v sezóně najedou 1501-2000 km (5 respondentek). Vyšší vzdálenosti respondentky neuváděly. Tyto vzdálenosti najedou převážně na výletech po zpevněných cestách (24 respondentek), dále na trénincích a závodech (3 respondentky), na jiných typech vyjížďky (2 respondentky) a do zaměstnání a škol (1 respondentka). Na cyklotrasách by nejvíce uvítali toalety (15 respondentek), možnost cyklobusu jako pravidelné linky (13 respondentek), servisy (3 respondentky), cyklotaxi (1 respondentka) a jiný druh vylepšení by uvítala jedna respondentka.

Tabulky s rozepsanými výsledky jsou přílohy 1- 4.

4.5 Výsledky percepce

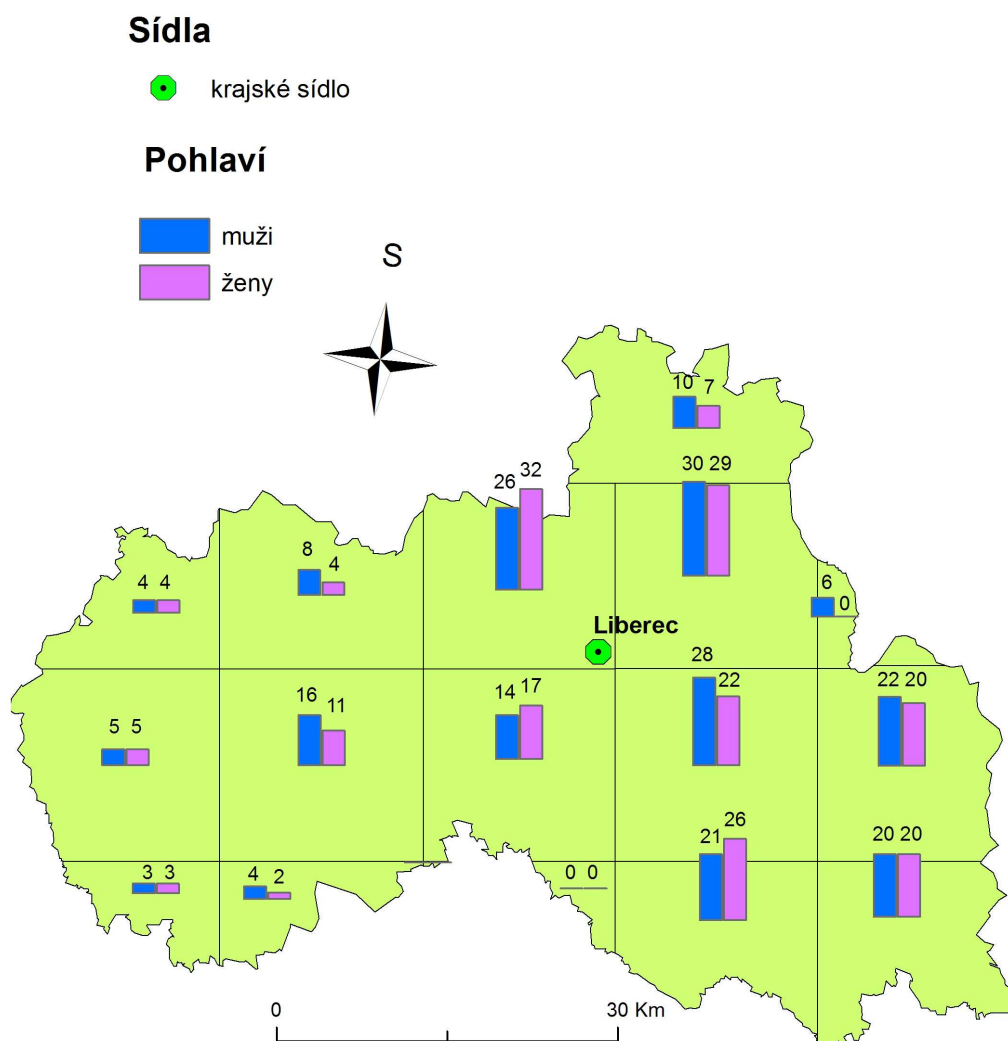
Součástí dotazníku byla mapa Libereckého kraje, která byla rozdělena na 15 sektorů, které respondenti hodnotili z pohledu cyklisty. Mohli hodnotit kladně body 1-3, kde 3body byl nejvyšší možný počet. A záporně -1 až -3, kde -3 body bylo nejhorší hodnocení. Z takto ohodnocených map vznikly 4 mapové výstupy vytvořené pomocí GISového programu ArcMAP 10 a 3 grafy.



Obrázek 11 : Počet hodnocení jednotlivých sektorů; Vendula Zelinková, vytvořeno v ArcMap 10.0, zdroje dat: dotazníkové šetření

Na obrázku 11 je zobrazeno počet hodnocení jednotlivých sektorů všemi respondenty, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření. Podle výsledků zanesených v mapě je vidět, že nejvíce respondenti hodnotili oblast Liberec, Jizerských hor, okraje Českého ráje. Druhou nejčastěji hodnocenou částí je oblast západních

Krkonoš a podkrkonoší. Nejméně respondenti hodnotili oblast Máchova kraje a západní část kraje. Z těchto výsledků vyplívá, že cyklisté žijící v Libereckém kraji více navštěvují východní část kraje, kde je i napojení na cyklotrasy v Královéhradeckém kraji a celkově má tato část hustější síť cyklotras. Tato oblast je i atraktivnější než západní, je zde návaznost na Krkonoše a Český Ráj. Tento výsledek se již předpokládal při studiu cyklotras v Libereckém kraji a jeho okolí i při tvorbě dotazníku.



Obrázek 12. -Počet jednotlivých respondentů dle pohlaví; Vendula Zelinková vytvořeno v ArcMap 10.0, zdroj dat:dotazníkové šetření

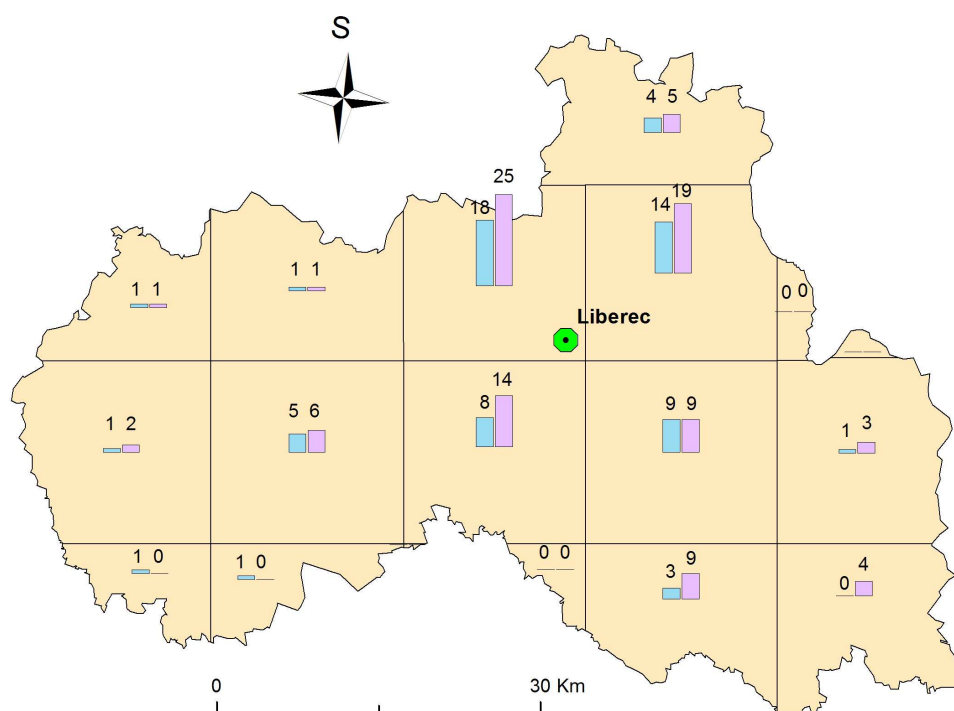
Na obrázku 12 je počet zastoupení všech respondentů dle pohlaví jednotlivých sektorů. Opět je na mapě vidět, že více je hodnocena východní část kraje. V hodnocení vedou oblasti Liberce, Jizerských hor, západních Krkonoš, podkrkonoší, Českého ráje. Na mapě je vidět, že na západní části hodnotili více muži než ženy. Na východní části jsou výsledky vyrovnanější a v některých případech hodnotili některé sektory více ženy než muži. Můžeme se domnívat, že ženy si pro svoje cesty na kole vybírají více turisticky atraktivnější místa, která jsou pro ně zajímavá. Muži se spokojí s jakoukoliv cestou a nemusí mít velkou turistickou atraktivitu. Ale obecně platí, že místa s vyšší turistickou atraktivitou jsou více navštěvována i díky hustější síti cyklotras.

Sídla

● krajské sídlo

Pohlaví respondentů

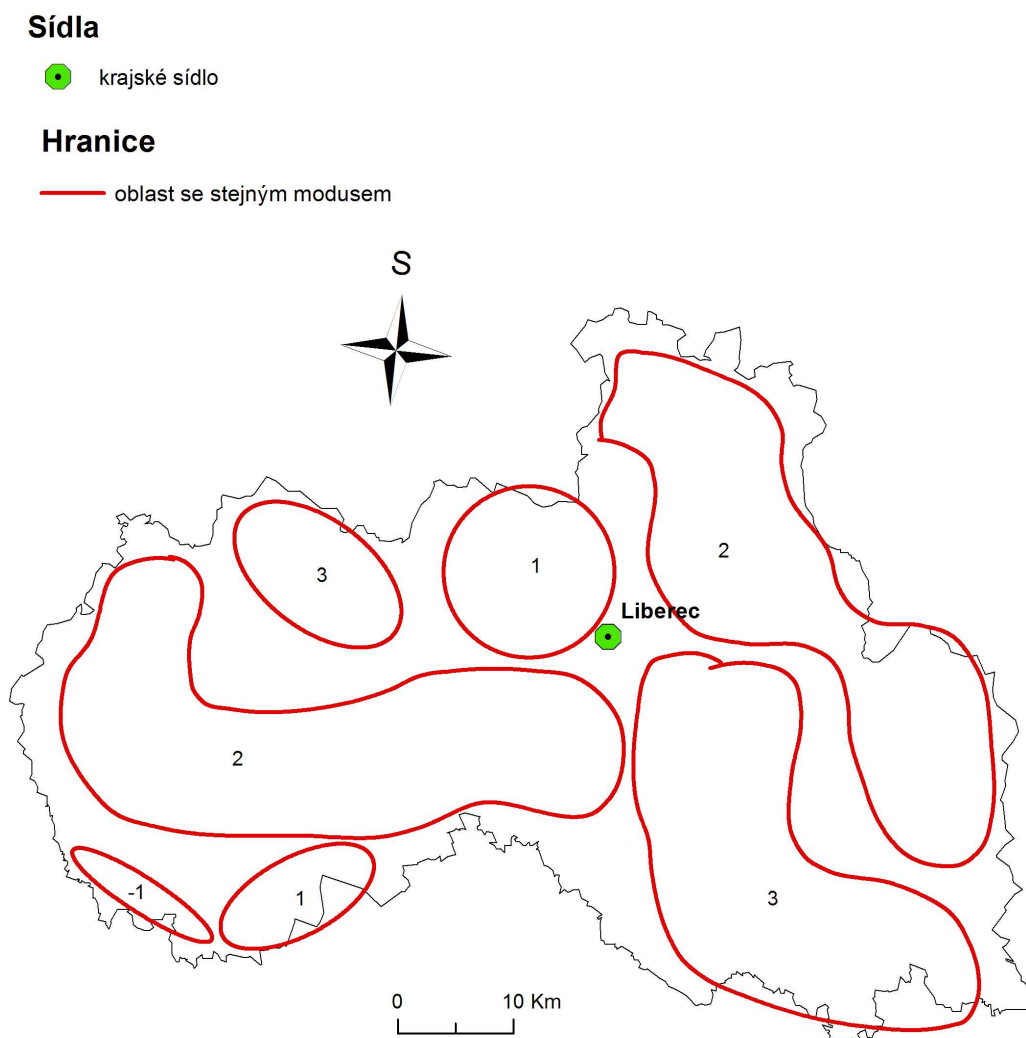
muži
ženy



Obrázek 13- Počet respondentů bydlících v ORP Liberec, hodnotících jednotlivé sektory, Vendula Zelinková vytvořeno v ArcMap 10.0, zdroj dat:dotazníkové šetření

Obrázek 13 ukazuje počet respondentů, kteří hodnotili jednotlivé sektory a bydlí v ORP Liberec. Respondenti bydlící v ORP Liberec hodnotili především samotné území ORP Liberec a nejvíce oblast Liberce. Tento výsledek se předpokládal už při tvorbě dotazníku a dotazníkovým šetřením se potvrdil. Ostatní části hodnotil jen malý počet respondentů. Tento výsledek by určitě ovlivnil zavedením většího počtu spojů cyklobusové dopravy jako pravidelné linky, která by vedla přes ORP Liberec a samotné město Liberec a dále by zajížděla do okolních ORP. Tím by se

i změnilo hodnocení sektorů respondenty. Možnost přepravy kol v ORP Liberec je zmiňována v kapitole 3.4.1.1. doprava.

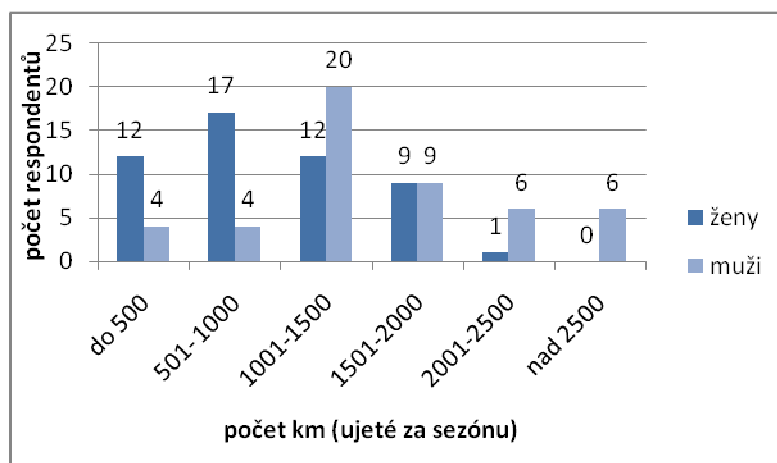


Obrázek 14- Oblasti dle modusu hodnocení – největší četnost daného hodnocení. Zdroj: Vytvořila autorka v ArcMap 10.0, dle dat:dotazníkového šetření

Na obrázku 14 je použita metoda areálů znázorňujících modus hodnocení. Modus je nejčastěji se vyskytující hodnota tj. nejčastější bodové ohodnocení sektoru. Opět se zde potvrzuje, že východní část je lépe a komplexněji hodnocena. Nachází

se zde méně rozdílů v hodnocení. Vyskytují se zde dvě oblasti. První je oblast s hodnotou 3, což je oblast Železného Brodu, Turnova v návaznosti na Český Ráj. Druhou oblastí je oblast západních Krkonoš, podkrkonoší, Jizerských hor a Frýdlantského výběžku. V západní části je hodnocení oblastí rozdílnější. Nejhorše hodnocená oblast je okolo obce Dubá, která má modus -1. Nejlépe je hodnocena oblast Cvikova, která je nejčastěji hodnocena 3 body a je i celkově nejlépe hodnocena. V průměru má tato oblast 2,7 bodů. Méně dobře hodnocena je oblast jižně od Doks, která má modus 1, stejně jako oblast západně nad Libercem. Průměrně, tedy modusem 2, je hodnocen pás vedoucí z Nového Boru, přes českou Lípou, Mimoň do Českého Dubu.

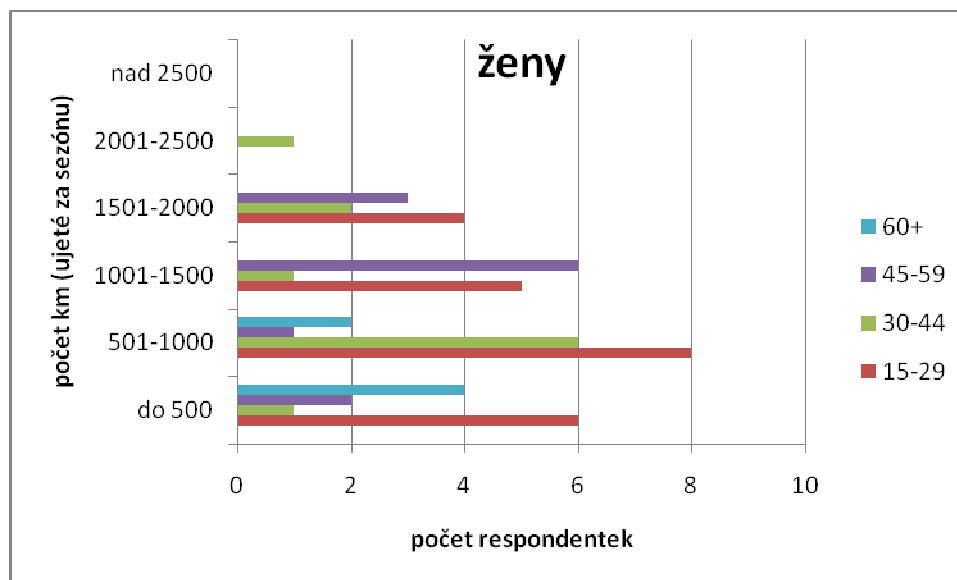
Celkově je nejlépe hodnocena, dle průměru bodů, oblast Cvikova s průměrným hodnocením 2,3 bodů, druhá je oblast Jizerských hor s průměrem 1,9 bodů a třetí nejlépe hodnocenou oblastí je oblast Železného Brodu s průměrným hodnocením 1,8 bodů. Naopak nejhorše hodnocenou oblastí dle průměru je oblast Mimoně s průměrným hodnocením 0,8 bodů, Doks s průměrem 1 a oblast kolem obce Dubá s průměrným hodnocením 1,2.



Graf 1- Počet najetých kilometrů za sezónu dle pohlaví.; zdroj dat: dotazníkové šetření

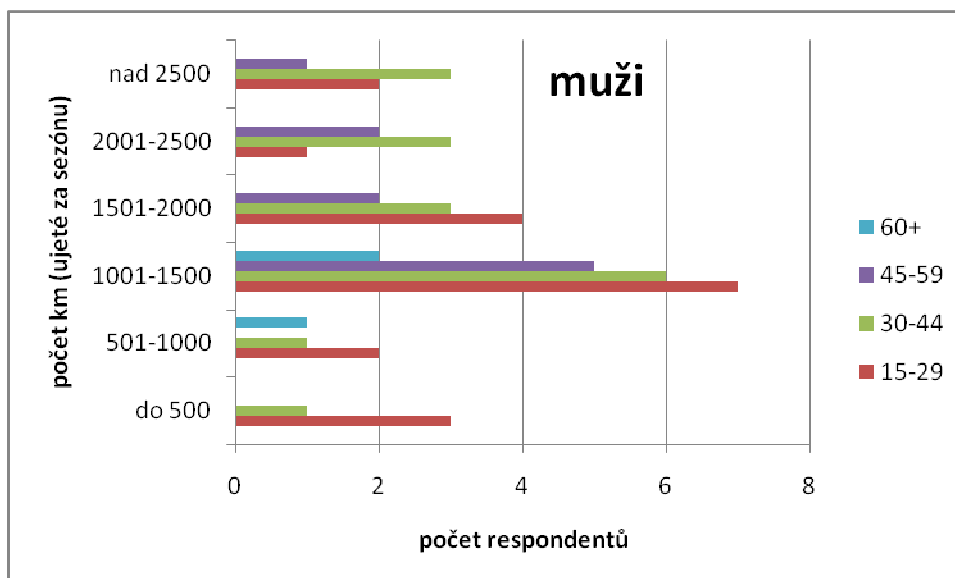
Na grafu 1 je znázorněna počet najetých kilometrů dle pohlaví. Na grafu je vidět, že ženy najedou za sezónu (březen až listopad) nejčastěji 501-1000 km.

S přibývajícím délkou počet žen klesá. U mužů je nejčastější délka najetých kilometrů v sezóně o něco vyšší než u žen. Muži nejčastěji najedou 1001-1500km za sezónu. Rozdíl v délkách najetých kilometrů je dán fyzickými předpoklady pohlaví.



Graf 2- Počet najetých kilometrů za sezónu v závislosti na věku (ženy); zdroj dat: dotazníkové šetření

Graf 2 udává závislost počtu najetých kilometrů za sezónu k věku respondentek. Nejmladší věková skupina (15 -29 let) najede nejčastěji 5001-1000 km, dále do 500 km, pak 1001-1500 km a nejméně 1501-2000 km. Vyšší hodnoty najetých kilometrů respondentky neuváděly. Věková skupina 30-44 let nejčastěji uváděly najetou dálku 501-1000 km. Zbývající hodnoty najetých kilometrů jsou v počtu respondentek vyrovnané. Skupina respondentek ve věku 49 – 59 měla vyšší hodnotu najetých kilometrů, než byl průměr najetých kilometrů všech žen (uvedeno v grafu 1). Nejčastěji najetá hodnota je 1001-1500 km. Druhou nejčastěji najetou hodnotou této věkové skupiny je 1501-2000km. Věková skupina 60+ má pouze dvě hodnoty najetých kilometrů. Nejčastější je hodnota do 500 km, méně najetou je hodnota 500-1001 km. Nejlépe dopadli, dle tohoto grafu, ženy ve věku 45-49, které mají dvě nejčastěji najeté hodnoty vyšší než je průměr všech dotázaných žen.



Graf 3- Počet najetých kilometrů za sezonu v závislosti na věku (muži;) zdroj dat: dotazníkové šetření

Na grafu 3 je znázorněna závislost počtu najetých kilometrů na věku respondentů. Muži ve všech věkových kategoriích mají nejvyšší hodnotu najetých kilometrů shodnou s celkovou nejčastější hodnotou najetých kilometrů uvedenou v grafu 1. Nejlépe je z tohoto hlediska na tom věková skupina 30-44 let, která má další tři nejčastější hodnoty vyšší než je celková nejčastější hodnota.

5 Závěr

Pro naplnění hlavního cíle bakalářské práce byly použity metody práce s odbornou literaturou a internetovými zdroji. Naplnění cíle, kterým je „Zjištění percepce cykloturistické infrastruktury v Libereckém kraji v návaznosti na vybrané geografické jevy v ORP Liberec“, byla v kapitole 2 definována geografie cestovního ruchu a cykloturistika spolu s lokalizačními a realizačními předpoklady pro cestovní ruch.

Pro realizaci té části cíle, která byla zaměřena na problematiku cykloturistiky, byla zmapována a analyzována z geografického hlediska cykloturistická infrastruktura v ORP Liberec i v Libereckém kraji. Samotná percepce cykloturistiky v Libereckém kraji proběhla pomocí dotazníkového šetření, ve kterém byly objasněné preferenční oblasti cykloturistiky v Libereckém kraji i v ORP Liberec. Dále se pomocí dotazníku rozlišili skupiny obyvatel Libereckého kraje dle pohlaví a místa trvalého bydliště, zda bydlí v ORP Liberec nebo v jiné části Libereckého kraje a další údaje.

V Libereckém kraji se nachází dostatečná síť cyklotras, která je nerovnoměrně rozmístěna. Větší hustota cyklotras se nachází ve východní části kraje. Na území Libereckého kraje se nachází nedostatečný počet cyklostezek.

Dotazníkovým šetřením, které bylo spíše průzkumného šetření, byla zjištěna percepce cykloturistiky v Libereckém kraji. Dotazníkové šetření mělo za výsledek, že cykloturisté z Libereckého kraje nejčastěji vyjíždějí na výlety po zpevněných cestách do oblasti na východ od Liberce, kde je pro ně větší hustota cyklostezek a vyšší atraktivita prostředí. Cykloturisté by zde nejvíce uvítali vyšší počet spojů cyklobusů.

6 Použitá literatura a zdroje

1. WOUKOUN A VYSTOUPIL, R., VYSTOUPIL, J.; *Geografie cestovního ruchu a rekreace*: Určeno pro posl. fak. přírodovědecké a pedagog; Praha: SPN, 1987; 250 s.
2. KOUDELKA, Z.; *Samospráva*. Praha: Linde Praha a.s., 2007; 300 s
3. HRALA, V.; *Geografie cestovního ruchu*; Praha, Idea servis Praha, 1994; 109 s.
4. STRÁNSKÝ, K.; *Geografie cestovního ruchu*; Praha, SPN;1984; 109 s.
5. KÜHN, P.; *Geologické zajímavosti Libereckého kraje*. Liberec: Liberecký kraj, resort rozvoje venkova, zemědělství, životního prostředí a informatiky, 2006. 120 s.
6. MOUREK, D. a kolektiv; *Cykloturistika- Současný stav a perspektivy v České republice*; Praha, Nakladatelství Czech Tourism, 2011; 120 s.
7. MARIOT, P.; *Geografia cestovného ruchu*; Bratislava; 1983; 252 s.
8. HYNEK, A.; *Geografický výzkum krajiny a percepce životního prostředí*; Brno, Univerzita J. E. Purkyně-přírodovědecká fakulta, 1984; 85 s.
9. SIWEK, T.; *Percepce geografického prostoru*; Praha, Česká geografická společnost, 2011; 163 s.
10. CABADA, L., Jurek, P., a kolektiv; *Mentální mapy, teritorialita a identita v evropském prostředí*; Plzeň, Aleš Čeněk s.r.o., 2010; 203s
11. DEMEK, J., *Hory a nížiny*, 1. vyd. Praha: Academia, 1987; 584 s.
12. VLČEK, V., et al., *Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže*, 1. vyd. Praha:Academia, 1984; 316 s

13. *Česká Republika: Sešitový atlas pro základní školy a víceletá gymnázia*. Praha: Kartografie PRAHA a. s., 2010; 32 s.
14. HRNČIAROVÁ T., MACKOVČIN, P., ZVARA; *Atlas krajiny České republiky*, VÚKOZ, MŽP Průhonice 2010; 332 s.
15. MACKOVČIN, P., SEDLÁČEK, M. A KUNCOVÁ, J.; *Liberecko; Chráněná území ČR; Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno*; Praha 2002; 331s.
16. Morfometrické typy reliéfu. *Oddělení GIS KGE ZČU v Plzni* [online]. Dostupné z: http://radyne.fpe.zcu.cz/web/geo/geomorf/morf_typy.html
17. Základní termíny cyklistické infrastruktury. *Informační server hlavního města Prahy* [online]. Dostupné z: <http://doprava.praha-mesto.cz/%28jris1uvaqtm1u3y4mnpxpbyh%29/zdroj.aspx?typ=2&Id=63804&sh=764907864>
18. Liberecký kraj: *Předpisy*. [online]. 30.4.2003. Dostupné z: <http://krajsky-urad.kraj-lbc.cz/page1112>
19. Charakteristika kraje. *Český statistický úřad*. [online]. 2010, Dostupné z: http://www.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje
20. Přehled významných vodotečí a vodních ploch. *Krajský úřad Liberec*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://maps.kraj-lbc.cz/mapserv/prvkuk/dokumenty/hydrologie.htm>
21. Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje. *Liberecký kraj* [online]. 2002. Dostupné z: <http://kultura.kraj-lbc.cz/page131>
22. Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje. *Cyklistická doprava*[online]. 2011. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/218.html>

23. Program rozvoje cyklistické dopravy v LK pro období 2008 - 2013. *Liberecký kraj* [online]. 2008. Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/program_rozvoje_cyklisticke_dopravy_1_71_c5cb3e8e90.pdf
24. Značení cyklotras. *Cyklotrasy* [online]. 1998- 2012. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/tema/tema.phtml?id=7995>
25. Značení cyklotras. *Cestou necestou* [online]. 2011 .Dostupné z: <http://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/3331-znaceni-cyklotras.html>
26. Cyklistická doprava. *Doprava v Libereckém kraji* [online]. 2007. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/prezentace07/740.html>
27. Cyklistická doprava. *Analýza stavu dopravy v Libereckém kraji* [online]. 2011 .Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/mapy/Mapa_15.png
28. Odbor dopravy. *Liberecký kraj* [online]. 2004 .Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/info/cyklotrasy_3mb_28450c755c.jpg
29. Články. *Kolo.cz* [online]. 2011. Dostupné z: <http://kolo.cz/clanek/cesko-ma-1903-kilometru-cyklostezek>
30. Reference. *Proznak* [online]. 2007. Dostupné z: <http://www.proznak.cz/cze/reference/2006cyklostezka1.jpg>
31. Články. *RTM-TV* [online]. 2009. Dostupné z: <http://www.tvrtm.cz/v-liberci-se-otevre-cyklostezka-v-husove-ulici-id-3409.html>
32. Cykloatlas on-line. *Cykloserver* [online]. 2007. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=50.74601P14.81781P11>
33. Mapy.cz. *Seznam.cz* [online]. 1996-2012. Dostupné z: <http://mapy.cz/#x=15.052861&y=50.814911&z=13&l=2&c=c-t&t=r&rp=m&m=957PQxaBv2g->

7g3jgTrgsZQ5ggMgUHPRGJg3kgPtgcJYwghvWvRtO0g6egYFYUgPJ
Nq

34. Doprava v Libereckém kraji. *Liberecký kraj* [online]. 2010 Dostupné z:
http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/0416.html?#_Toc277233356
35. Cyklobusy v Libereckém kraji. *IDOL* [online]. 2011. Dostupné z:
<http://www.iidol.cz/aktuality/251:cyklobusy-v-libereckem-kraji-v-roce-2011-.html>
36. Přeprava kol ve vlaku. *České dráhy* [online]. 2009. Dostupné z:
<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/zavazadla-a-zvirata/preprava-kol/-3673/>

7 Seznam příloh

Příloha 1- Výsledky dotazníkového šetření-muži žijící v Libereckém kraji, bez ORP Liberec.

Příloha 2- Výsledek dotazníkového šetření- muži žijící v ORP Liberec

Příloha 3- Výsledek dotazníkového šetření- ženy žijící v ORP Liberec

Příloha 4- Výsledky dotazníkového šetření-ženy žijící v Libereckém kraji, bez ORP Liberec.

Příloha 5- Návrh dotazníku

Příloha 6- Konečná verze dotazníku

Příloha 7- Mapa k dotazníku

Příloha 8- Mapa cyklotras v Libereckém kraji

Výsledky dotazníkového šetření-muži žijící v Libereckém kraji bez mužů žijící v ORP Liberec

MUŽ LBC	ČÍSLO OTÁZKY	2.	POČET	3.	5.	6.	7.	8.	Č. DOTAZNÍKU	HODNOCENÍ SEKTORŮ															
						500	JINÉ	JINÉ	1	58	E2.1	E3.2	E4.2	D4.1	D4.1	E5.1	D4.1	E4.1							
							VĚLETY	PŘEP.ZAV.	1	49	C2.2	D2.2	C3.1	D3.1	D3.1	E3.1	D4.1	E4.1							
						1001-1500	SINGLIT.	CYKLOBUSY	1	46	B2.3	C2.3	D2.2	E2.3	B3.3	C3.3	D3.2	E3.2	D4.3	E4.2					
							TRÉNINK	CYKLOBUSY	1	50	D3.1	E3.2	E4.1												
								SERVISY	1	40	D4.2	C2.1	D2.1	E3.2	D4.1	E4.2									
						1501-2000	TRÉNINK	CYKLOBUSY	1	51	D2.1	D3.2	E3.2	D4.3	E4.2										
						2501+	ŠKOLY	CYKLOBUSY	1	57	C2.2	D2.3	C3.2	D3.2	E3.1	D4.1	E4.1								
							TRÉNINK	CYKLOBUSY	1	41	D1.1	C2.3	E2.1	A3.2	B3.1	D3.2	A4.1	E4.1							
								CYKLOBUSY	1	59	D3.2	E3.2	D4.2	E4.2											
						501-1000	ŠKOLY	TOALETY	1																
						1001-1500	TRÉNINK	SERVISY	1	39	D3.2	E3.1	D4.2	E4.3											
						1501-2000	VĚLETY	CYKLOBUSY	1	43	D1.1	D2.2	D3.1	E2.3	D4.3	E4.2									
						501-1000	VĚLETY	SERVISY	1	60	E3.3	D4.1	E4.2												
								TOALETY	1																
						1501-2000	TRÉNINK	PŘEP.ZAV.	1	56	C3.1	D2.1	B3.2	D3.1	E3.2	D4.1	E4.1								
								JINÉ	VÍCETERČEST	56															
						1001-1500	VĚLETY	CYKLOBUSY	1	88	D3.2	E3.2	D4.2	E4.2											
						1001-1500	VĚLETY	CYKLOBUSY	1	36	B2.2	B3.2	B4.1												
						2501+	TRÉNINK	PŘEP.ZAV.	2	83	D2.2	D3.2	E3.2	D4.3											
										82	D2.2	D3.3	E3.2	D4.3											
						1001-1500	VĚLETY	CYKLOBUSY	1	37	B2.2	B3.2	B4.1												
						2001-2500	VĚLETY	JINÉ	OBČERSTVÍ	80	D2.3	B3.2	D3.3	E3.3	D4.3	E4.3									
							SINGLIT.	JINÉ	CYKLOBUSY	91	D1.3	D2.3	E2.2	D3.3	E3.3	D4.3	E4.2								
						2500+	TRÉNINK	JINÉ	SINGLITREY	94	D1.2	D2.3	E2.2	B3.2	D3.2	E3.2	D4.3	E4.3							
						1501-2000	DOVOLE	PŘEP.ZAV.	1	95	D2.2	A2.1	B2.2	C2.2	D2.3	A3.1	B3.2	C3.2							
											D3.3	E3.3	D4.3	E4.3											
						2001-2500	SINGLIT.	CYKLOBUSY	1	92	D2.2	E2.3	D3.2	E3.3	D4.3	E4.3									
								JINÉ	LEPŠÍ ZNAČ.CYKLOT.RAS																
						2500+	VĚLETY	SERVISY	1	89	D1.2	A2.1	B2.2	C2.2	D2.3	A3.2	B3.2								
											C3.2	D3.3	E3.3	D4.3	E4.3										
						1001-1500	VĚLETY	SERVISY	1	85	B2.2	B3.1	C3.2	B4.1											
								PŘEP.ZAV.	1	99	A2.3	B2.2	A3.2	B5.1	A4.1										

zdroj dat:vlastní dotazníkové šetření

zdroj dat:vlastní dotazníkové šetření

[illegible]

zdroj dat:vlastní dotazníkové šetření

66

[illegible]

67

Návrh dotazníku

Testovací verze dotazníku

Percepce infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji

Dotazník č.:

(předběžná verze)

1) pohlaví

muž

žena

2) Věková skupina

15-29

30-44

45-59

60+

3) Ekonomický status

student

zaměstnan

podnikatel

nezaměstnan

v důchodu

jiné:

4) Bydliště (obec, u Liberce městská část):

5) Jaký typ kola vlastníte?

horské kolo

trekingové kolo

silniční kolo

jiné:

6) V hlavní sezóně (březen až listopad) na kole najedete?

do 500 km

1501 km-2000 km

501 km-1000 km

2001 km-2500 km

1001 km-1500 km

2501 a více

7) Na kole nejčastěji vyjíždíte

do zaměstnání/školy

na dovolené

na výlety po zpevněných cestách

za účelem tréninku, závodění

na terénní cesty-lesní a singltreky

jiné:

8) V Libereckém kraji byste uvítali

cyklobusy jako pravidelnou linku

více servisů podél cyklotras

toalety podél cyklotras

cyklo taxi (přpravu kol a zavazadel na

objednání)

přpravu zavazadel na objednání

jiné:.....


Poznámky respondenta k dotazníku:

příslušný kroužek přeškrtněte takhle



Konečná verze dotazníku

Percepce infrastruktury cykloturistiky v Libereckém kraji **Dotazník č.**

příslušný kroužek přeškrtněte takto 

1) pohlaví

☐ muž

☐ žena

2) Věková skupina

☐ 15-29

☐ 30-44

☐ 45-59

☐ 60+

3) Ekonomický status

☐ student

☐ zaměstnán

☐ podnikatel

☐ nezaměstnán

☐ v důchodu

☐ jiné:

4) Bydliště (obec, u Liberce městská část):

5) Jaký typ kola vlastníte?

☐ horské kolo

☐ trekingové kolo

☐ silniční kolo

☐ jiné:

6) V hlavní sezóně (březen až listopad) na kole najedete?

☐ do 500 km

☐ 1501 km-2000 km

☐ 501 km-1000 km

☐ 2001 km-2500 km

☐ 1001 km-1500 km

☐ 2501 a více

7) Na kole nejčastěji vyjíždíte

☐ do zaměstnání/školy

☐ na dovolené

☐ na výlety po zpevněných cestách

☐ za účelem tréninku, závodění

☐ na terénní cesty-lesní a singltreky

☐ jiné:

8) V Libereckém kraji byste uvítali

☐ cyklobusy jako pravidelnou linku

☐ více servisů podél cyklotras

☐ toalety podél cyklotras

☐ cyklo taxi (přepravu kol a zavazadel na objednání)

☐ přepravu zavazadel na objednání

☐ jiné:.....

Poznámky respondenta k dotazníku:

[illegible]

- 1) Ohodnoťte-obodujte jednotlivé sektory v mapě Libereckého kraje (které znáte) z pohledu cyklisty (stav cyklotras, jejich značení, aj.). Kladně číslu 1 až 3, a záporně zápornými čísly -1 až -3, které zapíšete do čtverce, ve kterém se podle Vás daná cyklistická infrastruktura nachází (číslo 3 je nejlepší hodnocení a -3nejhorší).
- 2) Zde můžete napsat slovní hodnocení k cyklotrasám (infrastrukturu cykloturistiky):

zdroj: Odbor dopravy. Liberecký kraj [online]. 2004. Dostupné z: http://www.kraj-lbc.cz/public/info/cyklotrasy_3mb_28450c755c.jpg

